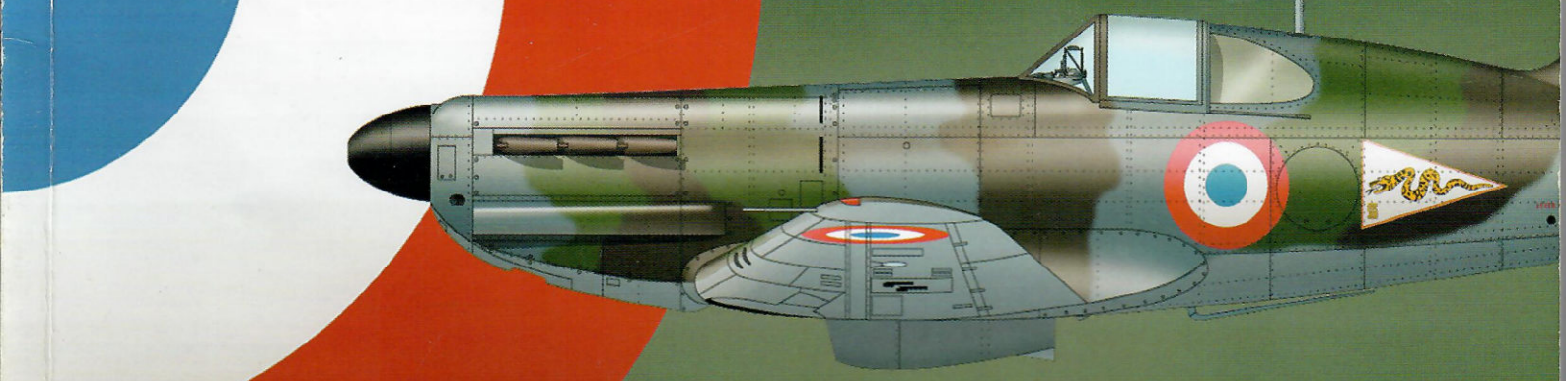
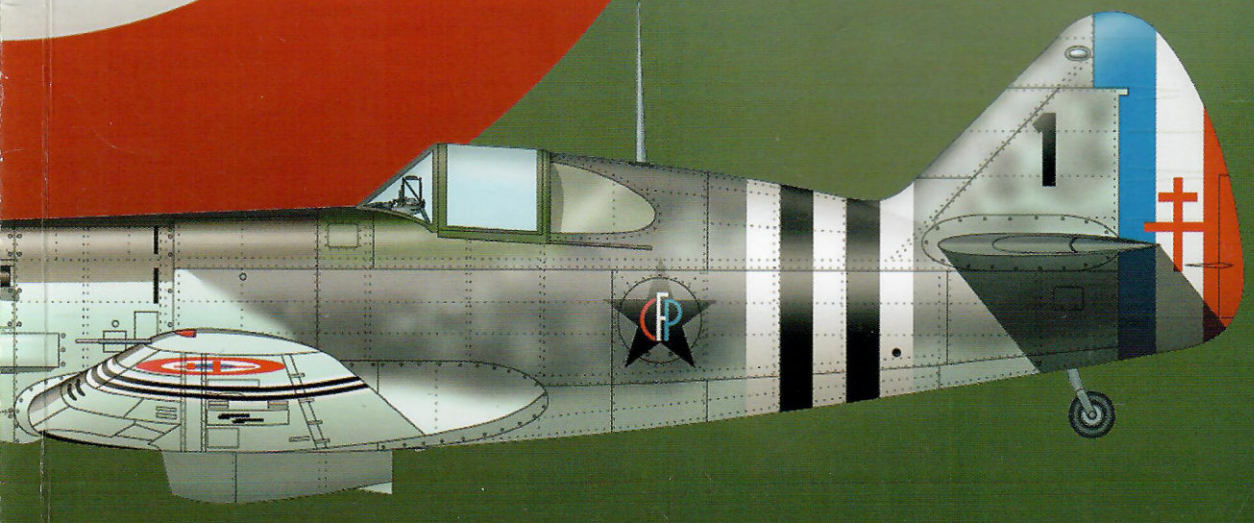
AÉRO JOURNAL
HORS-SÉRIE
N° 8
DÉC. 2004

LES AVIONS FRANÇAIS AU COMBAT

LE DEWOITINE D.520





AÉRO JOURNAL

VIVEZ L'AVENTURE AU CŒUR DE L'ACTION !

AÉRO-JOURNAL
BP 31
47551 AGEN-BOE CEDEX
Tel. 05 53 98 35 79

LES AVIONS FRANÇAIS AU COMBAT

LE DEWOITINE D.520

(Armée de l'Air et Aéronautique navale)

Christian-Jacques Ehrengardt

CHAPITRE I
Naissance d'un pur-sang 4

CHAPITRE II 10
Mai-juin 40
GC I/3 12
GC II/3 27
GC II/7 36
GC III/3 44
GC III/6 49
GC III/7 53
GC II/6, GC III/9 54
Aéronautique navale 55
Unités diverses 56
Bilan 57

CHAPITRE II 58
Sous les bandes de Vichy
Reprise de la production 60
Évolution des unités 61
GC I/3 61
GC II/3 63
GC III/6 64
GC II/7 67
Flottille 1F 70
GC I/2 71
GC II/6 73
GC I/1 74
GC II/1 75
GC III/9 75
GC II/1 75
GC II/5 75
La campagne de Syrie 77
Opération « Torch » 97

CHAPITRE III 106
Les Dewoitine de la libération
Les D.520 de la France libre 108
Les D.520 d'Afrique du Nord 108
Le groupe Doret 112
Le GC 2/18 *Saintonge* 116
Le GCB 1/18 *Vendée* 118

Histoire d'un rendez-vous manqué

« Trop peu, trop tard », cette expression ponctue comme un long soupir de frustration l'évocation de la carrière opérationnelle de ce qui restera le meilleur avion de chasse français de 1940, le D.520.

C'est vrai qu'il y en eut trop peu et qu'ils arrivèrent trop tard. Et quand bien même ! Qu'auraient pu changer au cours des événements tragiques de mai-juin 1940 cent ou deux cents D.520 de plus ? Sans doute pas grand chose, tant l'affaire avait été mal engagée par nos généralissimes peu au fait du potentiel de l'aviation.

Dès les premiers engagements contre le redoutable Messerschmitt Bf 109, nos pilotes comprennent qu'ils ont entre les mains le chasseur dont ils ont toujours rêvé. Établir des comparaisons entre avions de chasse relève souvent de la haute voltige. Le D.520 était-il l'équivalent du Spitfire Mk. I, était-il supérieur au Bf 109E ? Possible, mais sur le terrain ce sont souvent les pilotes et les tactiques de combat qui font la différence. Si nos pilotes n'ont pas eu à rougir de la comparaison avec leurs homologues allemands, ils avaient encore beaucoup de leçons à apprendre en matière de discipline en vol et de tactiques de combat. L'affaire de Syrie et « Torch » démontreront qu'aucun enseignement n'avait été tiré de la campagne de France. Quand les Alliés remettront la chasse française dans le droit chemin début 1943, le Dewoitine 520 aura largement fait son temps et ne sera plus employé qu'à l'entraînement ou pour des missions marginales.

Il est fort dommage que les événements de juin 1940 n'aient pas permis aux nombreux et prometteurs projets de développement du D.520 de voir le jour. Le mariage d'une cellule saine et possédant une bonne marge de progression à des moteurs plus puissants aurait à coup sûr donné naissance à une lignée de purs-sangs qui auraient galopé dans les traces des Fw 190 et autres P-51.

Mais, c'est comme ça...

Le Dewoitine D.520 constitue sans aucun doute le meilleur avion de combat jamais développé en France avec le Spad XIII et le Mirage III.

Il a juste raté son rendez-vous avec l'Histoire.

CJE

À Raymond Danel.

L'auteur tient à remercier MM. J. Mutin et L. Morareau pour leur précieuse collaboration.

AÉRO-JOURNAL Hors-série N° 8 – Décembre 2004

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions International, S.A.R.L. au capital de 400 euros immatriculée au RCS d'Agen, SIRET 44003063300028 – Commission paritaire : 0508 K 83091 – ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt – Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Adresse du siège social :
Aéro-Éditions International
BP 31 - 47551 Agen-Boé Cedex 1
(Tél : 05.53.98.35.79 - fax : 05.53.96.99.01 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par Léonce Deprez à Ruitz (62).
Prix au numéro : Euro 25,oo (France métropolitaine).
Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs.

© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

CHAPITRE I

NAISSANCE D'UN PUR-SANG

Le Dewoitine D.520-01 en décembre 1939 dans sa configuration définitive.
Quelques mois plus tard, il atteindra 550 km/h à 5 200 m lors des essais de l'armée de l'Air.
(Collection R. Danel)

Le D.520 au combat

Lorsqu'en juin 1936, Émile Dewoitine commence à travailler sur l'épure d'un nouveau chasseur, il est loin d'être un inconnu dans le petit monde de l'industrie aéronautique. Sorti en 1921, son monoplace de chasse D.1 s'adjuge quatre records du monde. Rejeté par l'Aéronautique militaire pour des questions administratives, il connaît un certain succès à l'exportation. Ses successeurs, les D.9 et D.21, suivent ses traces.

En janvier 1927, la société de Construction aéronautique E. Dewoitine est mise en liquidation judiciaire. Dewoitine et ses collaborateurs sont invités à s'installer en Suisse où ils mettent en route la fabrication sous licence de 66 exemplaires du dernier-né, le D.27.

En 1929, peu après la création du ministère de l'Air, Dewoitine est rappelé en France par l'ingénieur général Albert Caquot, promoteur de la « politique des prototypes ». Dès le mois de juin, l'équipe de Dewoitine est au travail dans les locaux de la société Aéronautique française - Avions Dewoitine à Châtillon. Nous ne nous étendrons pas sur les réalisations de la SAF avant la mise en chantier d'un avion de chasse radicalement nouveau, le Dewoitine 500. Né du mariage d'une cellule élégante, à l'aile cantilever et au revêtement entièrement métallique, au moteur de 12 cylindres en V Hispano-Suiza 12Xbrs, le D.500 tranche par son allure résolument moderne sur les concurrents présentés dans le cadre du programme C1 de 1932. Il est suivi par les D.501 et D.510 se différenciant essentiellement par la présence du « moteur-canon » (12Xcrs pour le 501 et 12Ycrs pour le 510) accommodant un HS 9 de 20 mm entre les têtes de cylindre et tirant par le moyeu de l'hélice. En tout, 379 exemplaires sont produits et livrés jusqu'en juin 1938.

Pour Émile Dewoitine, qui garde un œil attentif sur les projets développés en Grande-Bretagne et en Allemagne, il est évident que cette série entre en service au moment où elle aurait dû en sortir. La pitoyable exhibition du D.510 lors du meeting international de Zürich en juillet 1937, où le Bf 109 V13 surclasse le chasseur français de plus de 67 km/h sur circuit, en apporte une démonstration éclatante.

Au printemps de 1936, la situation financière de la SAF est loin d'être brillante. Dewoitine compte beaucoup sur son D.513 pour redresser la barre. Malheureusement, malgré une révision complète du dessin, le prototype ne parvient pas à atteindre les minima imposés. Conscient qu'il n'a aucune chance contre son concurrent, le Morane-Saulnier 405, Dewoitine abandonne l'étude.

Le D.520-01 dans sa configuration initiale, avec une hélice bipale en bois et radiateurs d'aile. (Collection R.Danel)

520, comme la vitesse de pointe

Il démissionne de la SAF en juin 1936 et s'installe à Toulouse avec ses plus proches collaborateurs, Robert Castello et Jacques Henrat. S'étant affranchi des contraintes que font peser les services techniques, il donne libre cours à sa créativité. En septembre 1936, son bureau d'études accouche d'un projet portant sur un monoplan à aile basse, dont les lignes sont fortement inspirées de celles du D.513, capable d'atteindre 500 km/h à l'altitude de rétablissement. Son cahier des charges est assez proche de celui qui inspire le Hurricane chez Hawker et le Spitfire chez Supermarine... et le programme C1 français de juin 1936. L'inconvénient, c'est que contrairement à la Grande-Bretagne, la France ne dispose pas d'un moteur capable de propulser un avion à une telle vitesse.

Le projet est rejeté par le ministère de l'Air, car non conforme au cahier des charges exigeant une vitesse maximale de 520 km/h. En outre, le STAé (service technique de l'Aéronautique) s'insurge contre quelques solutions de construction incompatibles avec les usages de l'époque. Sans s'occuper des récrimination des services techniques, Dewoitine revient à la charge avec un projet modifié au début de 1937. Clin d'œil au cahier des charges, le projet est baptisé D.520. Cette fois, il retient l'attention du ministère, d'autant que la cellule est conçue de manière à recevoir le futur moteur 12 Z de 1 200 ch sans modification substantielle.

Le 12 janvier 1937, ce projet est retenu dans le cadre du programme A 23 (dans lequel figurent le Caudron C.780, le futur CAO 200, le MS.450, puis les Bloch MB.152/155 et Arsenal VG.30).

Les premières difficultés surgissent

Les nationalisations vont tout bousculer. Le 4 mars 1937, les usines Dewoitine forment la SNCAM (société nationale de Construction aéronautique du Midi), dont Émile Dewoitine devient administrateur-délégué. Ce qu'il craignait, perdre sa liberté de mouvement, devient réalité. D'abord, le ministère exige qu'il travaille à améliorer le D.513, puis il passe commande, en sous-traitance, de 130 MS.406 dont les prévisions de livraison s'avèrent irréalistes en raison des faibles moyens dont dispose la SNCAM.

De ce fait, le travail sur le D.520 est interrompu pendant le reste de l'année 1937. Castello et Henrat le reprennent au début de l'année 1938 de manière « clandestine ». Au mois d'août, 73 personnes travaillent alors sur le prototype du D.520 (notamment l'outillage) en dehors de tout marché officiel. Le retard pris alors ne sera jamais rattrapé.

Toutefois, par mesure compensatoire, le ministère signe le marché 513/8 daté du 3 avril 1938, portant sur deux prototypes du D.520 et une cellule d'essais statiques. Les deux appareils doivent être livrés respectivement les 1er novembre 1938 et 1er janvier 1939, soit dans un délai de sept mois pour le premier ! Équipés d'un 12Y29, ils doivent atteindre 520 km/h à l'altitude de rétablissement, monter à 8 000 m en 13 minutes et franchir 1 000 km en croisière économique, le tout au poids au décollage de 2 500 kg.

Le n° 01 effectue son premier vol avec Marcel Doret aux commandes le 2 octobre 1938. Équipé d'un moteur 12Y25 (identique au 29, sans canon) entraînant une hélice bipale en bois à pas fixe et le train verrouillé en position basse, il ne peut être utilisé pour des essais de vitesse, mais le vol confirme que la cellule ne manifeste aucun vice particulier. Le second vol,

six jours plus tard, est assez décevant. Muni d'une Ratier tripale métallique et train rentré, il ne dépasse pas 480 km/h, vitesse atteinte au prix d'une surchauffe alarmante du moteur. Cet essai convainc le bureau d'études qu'il n'a aucune compétence pour les radiateurs d'aile et le prototype est aussitôt équipé d'un unique radiateur ventral, dont la réalisation avait déjà été étudiée auparavant. On en profite pour agrandir la dérive et le gouvernail. Les essais reprennent le 13 novembre, mais l'appareil plafonne à 500 km/h. Le 28 novembre, Marcel Doret oublie de sortir le train à l'atterrissage et l'avion termine sa course à plat ventre sur la piste de Francazal, heureusement sans conséquence pour l'homme et la machine. C'est à la suite du montage de pipes d'échappement coudées vers l'arrière, dites « pipes à réaction », que le D.520-01 atteint les fatidiques 520 km/h le 13 janvier 1939. Il est temps, car le ministère n'est pas loin de penser que le D.520 ira bientôt rejoindre le D.513 aux oubliettes. L'enjeu est d'importance pour la SNCAM et Émile Dewoitine, car les commandes du Plan V, portant sur plus de 1 600 chasseurs, sont alors sur le point d'être passées et le D.520 n'a encore fait l'objet d'aucun marché de série.

Quelques jours plus tard, le ministère délègue le célèbre pilote Michel Détroyat pour effectuer un vol d'essai sous les yeux de M. Albert Caquot. Il se déroule à merveille, Détroyat soulignant les exceptionnelles capacités manœuvrières de l'avion.

Le 6 février, au cours d'un essai en piqué prononcé, les trappes de train s'ouvrent sous la pression de l'air; un carénage se détache et vient frapper le gouvernail de profondeur. Léopold Galy, dont c'est le deuxième vol seulement sur le 01, parvient à rétablir la situation avec bonheur. On découvrira que l'incident s'est produit à... 825 km/h, alors que la vitesse maximale de piqué calculée était de 703 !

Vrai n° 02 et faux n° 1

Le 28 janvier 1939, le n° 02 effectue son premier vol. Il est le premier des deux prototypes commandés par le marché 513/8 d'avril 1938. Sans doute pour des raisons de propagande, il porte un n° 1 sur le gouvernail et le matricule militaire F-317 sous les ailes. Pour éviter toute confusion avec le vrai n° 1 (premier avion de série), il retrouvera son véritable numéro de série sur le gouvernail en août 1939.

Il bénéficie de nombreuses améliorations par rapport au 01, notamment l'abandon des fentes de bord d'attaque, l'agrandissement de l'empennage vertical, un nouveau train Olaer, le montage de l'armement et les emplacements nécessaires à l'équipement militaire de bord.

Il est livré au CEMA (Centre d'essais du matériel aérien) avec trois mois de retard par rapport aux clauses du marché, le 10 février. Il y est testé avec succès par le capitaine « Kostia » Rozanoff. Curieusement, lors d'une seconde séance d'essais en septembre l'avion atteindra 550 km/h à 5 200 m, alors que Rozanoff n'avait pu dépasser 527 km/h. Pris en compte par l'armée de l'Air, il s'écrasera à la suite d'une panne de moteur au décollage le 11 mars 1940.

Le second prototype officiel, le n° 03, vole le 5 mai 1939. Il diffère peu du 02, sauf en ce qui concerne son moteur, un 12Y31, version retenue par les services officiels pour les appareils de série. Il servira notamment pour des essais d'armement à Cazaux. Il sera détruit à la suite d'un accident le 11 mars 1940.

Le n° 02 retrouve sa véritable identité en août 1939, puis il passe en atelier à Toulouse pour y recevoir un camouflage. Il est alors équipé d'un 12Y31, moteur que les services techniques ont (temporairement) retenu pour les appareils de série.
(Collection R. Danel)

Enfin commandé en série

Ayant satisfait aux exigences du programme A 23, le D.520 est honoré d'une première commande officielle de 200 exemplaires par le marché 588/9 du 7 avril 1939. Les 10 premiers doivent être livrés en septembre et les 100 derniers avant la fin décembre.

Nous ne nous étendrons pas sur les marchés et les avenants qui suivent cette première commande. Il suffit de dire qu'au 25 juin 1940, 1 925 exemplaires, parmi lesquels 120 destinés à l'Aéronautique navale, garnissent le carnet de commandes de la SNCAM.

Tout pourrait aller pour le mieux si le STAé ne mettait à nouveau son grain de sel. Revenant brusquement sur sa décision, il demande à la SNCAM de monter le moteur 12Y45 avec compresseur Szydlowski-Planiol à la place du 12Y31 dans les avions de série. Outre que ce moteur n'a encore jamais été testé en vol, il nécessite d'importantes modifications à apporter au bâti-moteur (allongement de 160 mm) et au centrage de l'avion. Il est donc évident dès le mois de juillet 1939 que les délais de livraison contractuels ne pourront être tenus.

Sorti d'usine en octobre 1939, l'avion tête de série (n° 1) vole le 31 de ce même mois. Il est encore équipé des pipes à réaction, la décision de monter des pipes Gal ne sera prise que plus tard. Les problèmes à régler sont encore nombreux et la plupart sont causés directement ou indirectement par le nouveau groupe moteur. À la demande du STAé, le collimateur Baille-Lemaire BL 50 sera remplacé par un OPL RX-39 à partir du n° 50, le viseur de secours n'étant (en principe) supprimé qu'à partir du n° 161. En outre, la capacité des boîtes à cartouches pour les deux mitrailleuses d'aile sera portée de 650 à 800 cartouches à partir du n° 50.

Retards et maladies infantiles

Les cadences prévues contractuellement ne seront jamais atteintes et les livraisons vont traîner en longueur. La faute en incombe à la mise en place tardive de l'outillage et surtout au retard considérable qu'ont pris les équipementiers et les motoristes (Hispano-Suiza pour le moteur et Turboméca pour le compresseur). Par ailleurs, la SNCAM s'entête à utiliser le plus petit nombre possible de sous-traitants et traîne des pieds pour ouvrir des chaînes d'assemblage supplémentaires ailleurs qu'à Toulouse. Celle de Tarbes-Ossun ne livrera aucun avion et la troisième chaîne, imposée par le ministère et confiée à Chausson, restera à l'état de projet, son emplacement n'ayant pas encore été choisi au moment de l'armistice. Cependant, le D.520 ayant été commandé et construit en série

Le D.520 n° 1 se trouve au CEMA 372 de Cazaux en juin 1940. Le capitaine Sautier entreprend de le mettre à l'abri en Afrique du Nord. Remis aux standards de série, l'appareil sera affecté au GC II/7.

avant que sa définition ne soit figée, il en résulte que les premiers avions livrés souffrent de défauts, certes mineurs, mais suffisamment nombreux pour que l'avion ne puisse pas être considéré comme « bon de guerre ». Corriger ces défauts le plus vite possible est la tâche confiée à l'escadrille d'expérimentation, créée au sein du CEAM (Centre d'expériences aériennes militaires) sous les ordres du capitaine Bernard Challe du GC I/3 à Orléans-Bricy le 4 décembre. Pour ne pas freiner la production, il est décidé de poursuivre le montage des avions qui seront remis à niveau ultérieurement. Cependant, deux problèmes majeurs subsistent qui ne peuvent être résolus que par le constructeur : l'armement et le refroidissement du moteur. Le premier est rapidement traité et, à partir du n° 57, tous les D.520 disposent d'un armement « bon de guerre ». Le second prend un peu plus de temps et ce n'est qu'avec la sortie du n° 208, début mai, que l'appareil est considéré comme pleinement défini.

Les 350 premiers exemplaires sont livrés avec une hélice Ratier à commande de pas électrique, les suivants avec une Chauvière (dont la casserole est plus pointue) à commande pneumatique. Cette seconde tranche bénéficie de pare-flammes Gal avec système de réchauffement des armes de bord.

Le n° 31 est utilisé au CEMA de Cazaux pour des essais d'armement.
Il est retourné au constructeur au mois de mars pour tester l'armement de trois mitrailleuses par aile qui devait être monté de série. En raison du manque de place pour loger les bandes de la troisième mitrailleuse, le projet est abandonné.
On le voit ici lors de son repli dans le Sud de la France en juin 1940.

Enfin « bon de guerre »

Le 12 mars, l'escadrille d'expérimentation est dissoute, les pilotes retournant au GC I/3. Les premiers appareils « bon de guerre » sont livrés à ce groupe le 17 avril.

Le 10 mai, lorsque les Allemands déclenchent leur offensive à l'Ouest, 228 D.520 ont été achevés, dont seulement 75 ont été pris en compte, les autres étant en cours de remise à niveau.

Sur les 1 925 exemplaires commandés, 437 sont sortis d'usine au moment de l'armistice, dont 238 ont été engagés en opérations par cinq groupes entièrement transformés.

La production du D.520 sera relancée après l'armistice, nous en reparlerons dans le chapitre consacré à cette période.

Nous n'évoquerons pas les dérivés du D.520 qui dépassent le cadre de cette étude.

Les avions spéciaux

Plusieurs appareils sont réservés à des essais spéciaux :

– n° 31 : essais d'armement au CEMA 372 de Cazaux;

– n° 32, 33, 35 et 39 : installation d'une caméra verticale; le n° 35 sera ultérieurement affecté au GC I/3, avec lequel il n'a probablement jamais été utilisé pour la reconnaissance.

– n° 36, premier exemplaire « bon de guerre », testé au CEAM 371 de Bricy;

– n° 41 : prototype du D.521 à moteur Merlin;

– n° 45 : prototype du D.523 à moteur 12Y51;

– n° 47, 48 et 49 : essais d'endurance.

Beaucoup seront remis aux standards de série et affectés en renfort aux groupes de chasse.

Simply the best ?

Équivalent du Spitfire Mk. I britannique et du Bf 109E allemand, le D.520 aurait pu connaître un même destin exceptionnel si les événements n'avaient pas brisé sa carrière aussi vite. Sa cellule robuste et adaptable aurait permis de loger des moteurs beaucoup plus puissants que le modeste 12Y45 de 910 ch; une version avait même été envisagée avec le Rolls Royce Merlin III dès 1939 (projet abandonné, le moteur anglais étant trop lourd).

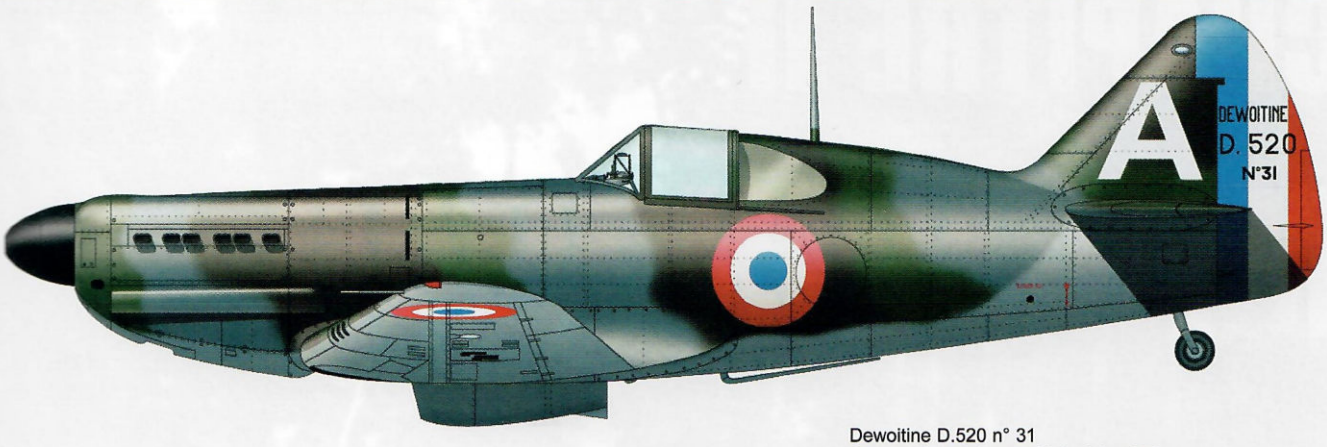
Le D.520 était évidemment le plus rapide des chasseurs de l'armée de l'Air. Face au Bf 109E, il rendait 40 km/h à basse altitude en raison de la puissance insuffisante de son moteur; en revanche, son compresseur gommait la différence au-dessus de 5 000 m et lui donnait alors un net avantage en vitesse ascensionnelle. En outre, le D.520 piquait plus vite que le Messerschmitt. Il était aussi censé être plus maniable, mais, en la matière, il s'agit d'une affaire de religion.

Relativement docile en vol, il présentait néanmoins la désagréable particularité de décrocher sans crier gare. C'était cependant à l'atterrissage que l'avion était dangereux. En raison d'un système de freinage rétif, l'avion embarquait facilement dans les derniers mètres du roulage. De nombreux néophytes terminèrent leur atterrissage par un cheval de bois ou une mise en pylône – et pas uniquement les néophytes !

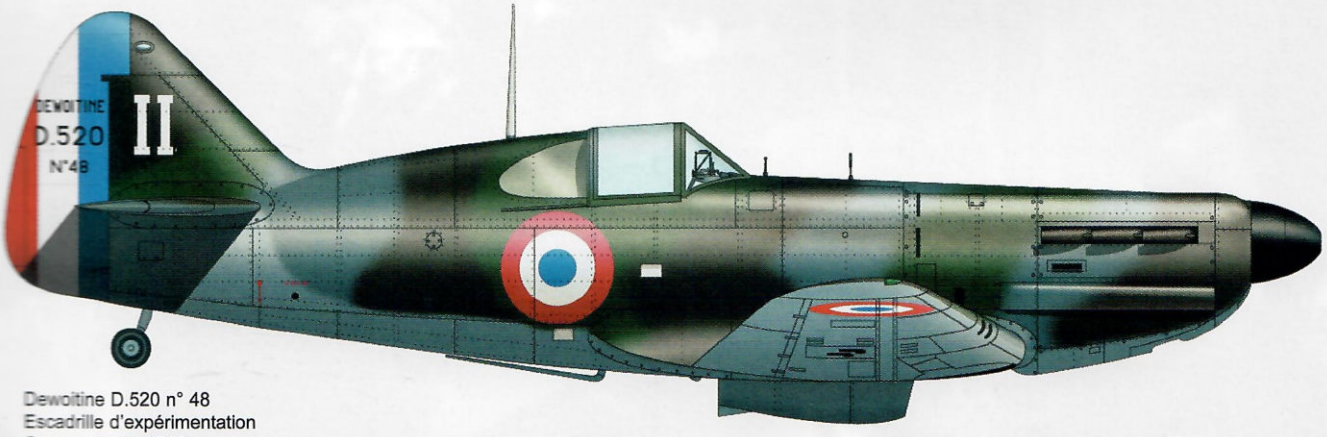
L'armement était correct sans plus. Le canon était appréciable, mais en raison de sa disposition, il était limité en durée de tir (8 secondes avec un chargeur de 60 obus, bien souvent seulement alimenté à 30 obus). Les quatre mitrailleuses, généralement alimentées à 675 coups par arme, jouissaient d'une excellente cadence de tir. Des études et des essais étaient en cours pour augmenter le calibre et le nombre des armes de voilure, mais ils ne purent aboutir pour les raisons que l'on sait.

Le D.520 était de maintenance facile et n'exigeait pas un outillage spécialisé complexe. Sa cellule fine et élancée était d'une robustesse supérieure à la moyenne et l'appareil encaissait assez bien les coups.

Il devait être le père d'une famille nombreuse et prospère. Il s'éteindra sans descendance le 25 juin 1940.



Dewoitine D.520 n° 31
Centre d'essai du matériel aérien 372
Cazaux, mai 1940.



Dewoitine D.520 n° 48
Escadrille d'expérimentation
Cannes, mars 1940.

© P-A. Tilley - 2004

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

(D.520 n° 351)

Moteur : un Hispano-Suiza 12Y45, 12 cylindres en V refroidis par liquide, développant 920 cv à 2 400 t/mn à l'altitude de rétablissement et entraînant une hélice Chauvière 3981 à pas variable de 3,oo m de diamètre.

Performances : vitesse maximale, 535 km/h à 5 500 m, 567 km/h à 7 000 m et 475 km/h à 9 500 m; temps de montée à 4 000 m, 5 mn 39, à 5 000 m, 7 mn 27, à 7 000 m, 13 mn; plafond pratique, 10 250 m; distance franchissable normale, 890 km, maximale, 1 540 km.

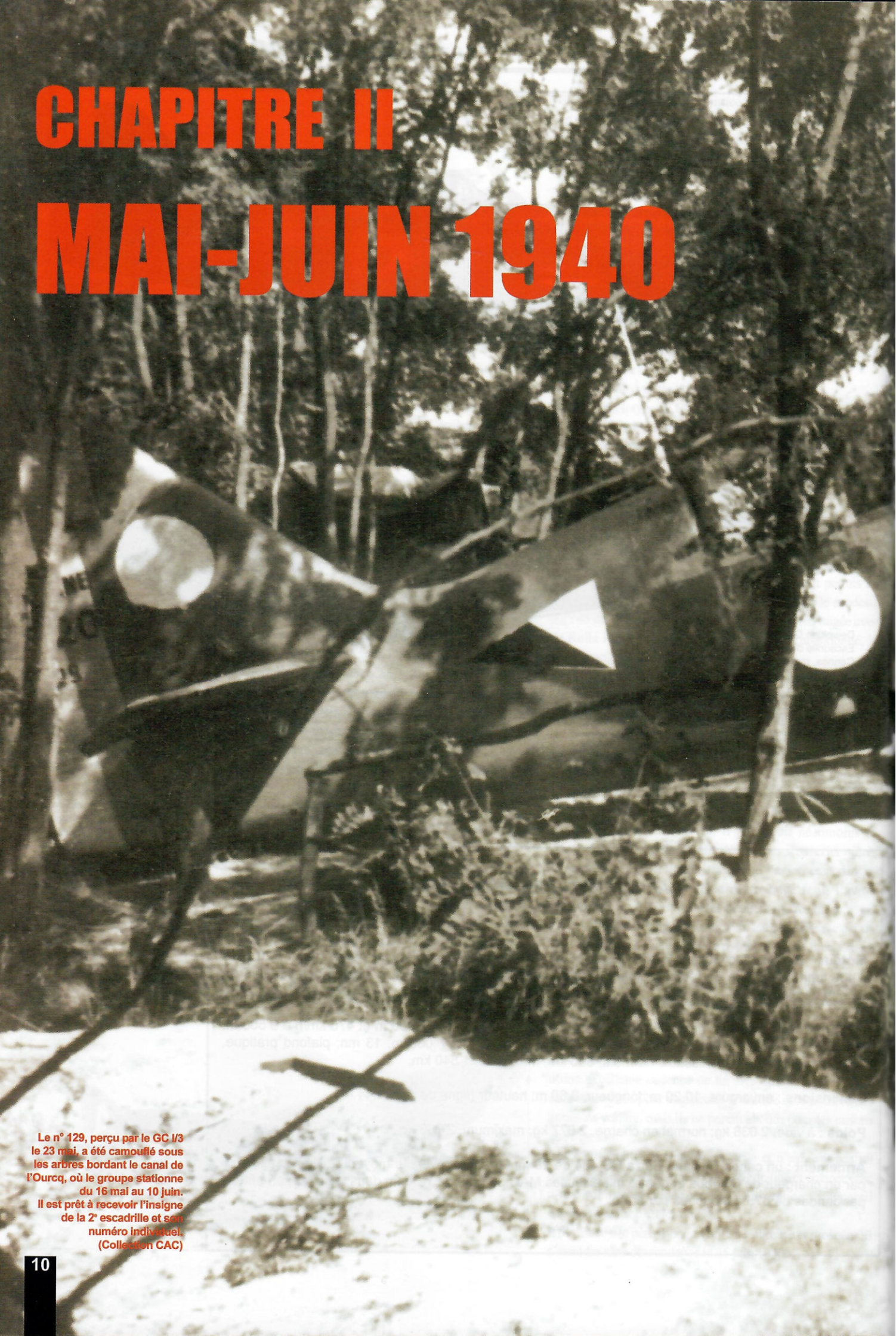
Dimensions : envergure, 10,20 m; longueur, 8,60 m; hauteur (ligne de vol), 3,44 m

Poids : à vide, 2 036 kg; normal en charge, 2 677 kg; maximum, 2 788 kg.

Armement : un canon Hispano-Suiza HS 404 de 20 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice alimenté par un chargeur de 60 obus et quatre mitrailleuses MAC 34 M39 de 7,5 mm dans les ailes alimentées par bandes de 675 cartouches par arme.

CHAPITRE II

MAI-JUIN 1940



Le n° 129, perçu par le GC I/3 le 23 mai, a été camouflé sous les arbres bordant le canal de l'Ourcq, où le groupe stationne du 16 mai au 10 juin. Il est prêt à recevoir l'insigne de la 2e escadrille et son numéro individuel. (Collection CAC)

"... ils étaient tous également neufs, également parfaits."

GC I/3

C'est le 14 janvier 1940 que les pilotes du GC I/3 font connaissance avec le Dewoitine 520. Ce jour-là, en effet, un détachement de trois pilotes de ce groupe, qui forme l'escadrille d'expérimentation sous les ordres du capitaine Bernard Challe, touche son premier appareil, le n° 9. Celui-ci est convoyé de Toulouse à Orléans-Bricy (base du CEMA), où il est rapidement rejoint par deux autres pilotes et cinq nouveaux D.520.

Le 12 mars, ayant mené sa mission à bien, l'escadrille d'expérimentation est dissoute et les pilotes retournent à Cannes où stationne le GC I/3. Parallèlement, ce groupe a commencé à percevoir des D.520 pour l'instruction de ses pilotes. Six avions ont été livrés à partir du 27 janvier et deux autres les 20 et 21 février. Il faut attendre le 17 avril pour qu'arrivent les premières machines « bon de guerre ».

Au 10 mai 1940, le GC I/3 aligne 36 appareils, dont 31 disponibles, et 27 pilotes (six Tchéques sont affectés le lendemain).

Au front

Le lendemain, le groupe s'envole pour Suippes, où stationne déjà le GC I/5. Le commandant Murtin, qui commande ce dernier groupe, s'inquiète de la présence de tant de chasseurs sur le même terrain. Le soir, le I/3 s'installe à Wez-Thuisy, aérodrome situé à une quinzaine kilomètres à l'est de Reims.

Le GC I/3 est placé sous l'autorité du Groupement n° 23 du général Romatet, mais, en cas de besoin, il peut être mis à la disposition du Groupement n° 21 du général Pinsard pour des missions de couverture aérienne. Cette double subordination entre deux commandements qui s'ignorent superbement quand ils ne sont pas en conflit ouvert, aura quelques répercussions néfastes.

Lors du transfert de Cannes, le système de réchauffage des armes par les pipes Gal a provoqué la détérioration de balles incendiaires sur de nombreux avions pendant le vol. Le commandant Thibaudet prend la décision de déposer les collecteurs défectueux. Le I/3 est donc immobilisé au sol pendant toute la journée du 12. La SNCAM expédie de toute urgence des collecteurs Gal sans le système de réchauffement qui sont montés dans la matinée du 13

13 mai

Ce jour-là, le GC I/3, qui avait remporté quatre victoires confirmées pendant la « Drôle de Guerre », retrouve la Luftwaffe. Pourtant, la journée commence plutôt calmement puisque, aussi curieux que cela puisse paraître compte-tenu de la situation des armées françaises, aucun ordre n'est transmis au groupe avant la fin de l'après-midi. Vers 17 heures, le Groupement n° 23 demande aux GC I/1, I/3 et I/8 une mission de protection d'une expédition de LeO 451 du Groupement n° 6. Le I/3 est chargé de patrouiller entre 19h30 et 20h00 au-dessus du secteur Bouillon-Florenville. Une couverture basse à cinq avions et une couverture haute à six avions s'envolent sous les ordres du capitaine Pape.

À 19h50, l'adjudant-chef Bourbon, séparé de ses équipiers en traversant un nuage, se retrouve nez-à-nez avec un Hs 126. Il le « poivre » à bout portant, mais ne peut le suivre dans sa chute, étant lui-même la cible de tirs venus du sol. Le Henschel s'écrase vers Bouillon.

Au même moment, les sous-lieutenants Salva et Boutarel s'en prennent à un He 111 qui, moteur droit en feu, s'abat près d'Herbemont. Les deux pilotes se perdent de vue et mettent le cap sur le terrain individuellement. Par le plus grand des

GC I/3
(13 mai 1940 à zéro heure)

Commandant de groupe : Cdt Thibaudet

Commandant 1ère escadrille : Cne Pape

Commandant 2e escadrille : Cne B. Challe

Lieu de stationnement : Wez-Thuisy (51)

Nombre d'avions : 36 D.520

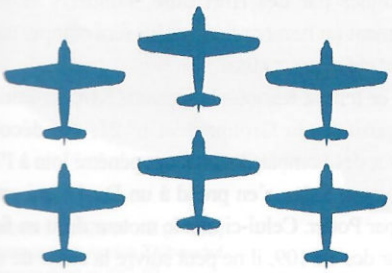
(n° 37, 63, 70, 71, 72, 73, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 98, 100, 101, 102, 105, 107, 108, 110, 111, 113, 114, 115, 118, 120, 122, 124, 126, 127)

Le n° 9, premier D.520 pris en compte par l'escadrille d'expérimentation, est testé sur le terrain du CEMA à Orléans-Bricy. (CTAir)

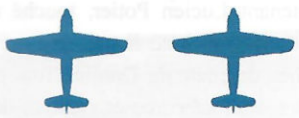
PATROUILLES MODE D'EMPLOI

Patrouille simple

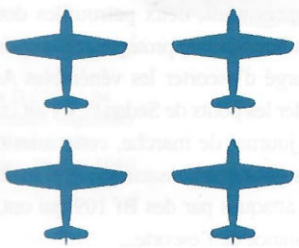
Patrouille double



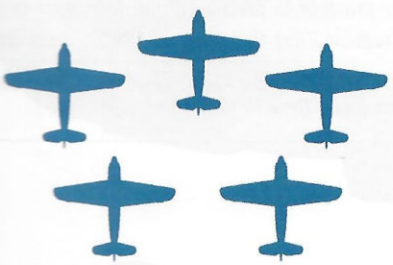
Patrouille légère



Patrouille double légère



Patrouille double mixte



Hussards, Salva retrouve Bourbon qui est en train de faire des misères à un Hs 126. Les deux hommes épuisent leurs dernières cartouches – en vain, puis rentrent.
De son côté, la patrouille des « Chats » (2e escadrille) rentre avec également deux Hs 126 à son palmarès.
Quatre victoires, pas de perte, c'est plutôt un bon début. La suite sera moins réjouissante.

14 MAI

Journée capitale de la campagne à l'Ouest s'il en est, le 14 mai est marqué par un engagement massif de la Luftwaffe au-dessus de Sedan. Ce ne sera, malheureusement, pas le cas de l'armée de l'Air. Le GC I/3 reçoit l'ordre du Groupement n° 23 de participer à la protection des bombardiers français et

En haut :
le n° 12, réservé à l'instruction, est ici frappé du double insigne sur la dérive, privilège réservé aux commandants de groupe et leur adjoint. L'avion sera par la suite reversé au GC III/3.
(Photo Mme Méot-Carrier)

Ci-dessus :
le commandant André Thibaudet, « patron » du GC I/3 ne laisse le soin à personne de peindre son insigne sur son avion personnel.

Ci-dessous :
sur le terrain de Cannes-Mandelieu, deux D.520 « non bon de guerre » du GC I/3 et, à droite, le n° 49 de l'escadrille du CEAM chargée des essais d'endurance.
(CTAir)

La « patrouille Albert » de la 2e escadrille du GC I/3 à Cannes, le 8 mai 1940.
De gauche à droite : adjudant Jacques Vinchon († 03.06.40), adjudant André Carrier († 14.05.40), adjudant-chef Louis Bourbon et sergent Marcel Albert.
(Photo Mme Méot-Carrier)

à la destruction de l'aviation ennemie... et du Groupement n° 21 de conserver une patrouille en alerte pour des interceptions en arrière de nos lignes.

À 06h30, le sergent Albert, qui a décollé avec la patrouille d'alerte, rompt la formation pour attaquer un Dornier 17 lui-même poursuivi par un Morane 406. Ce dernier est abattu par le tir du mitrailleur arrière. Aussitôt, Albert se met en position favorable et incendie l'un des moteurs du bombardier. Il le perd de vue peu de temps avant qu'il ne percute près de Suippes.

Une mission d'interdiction sur Flize-Sedan entre 09h00 et 10h00 est demandée pour protéger une expédition de Breguet 693. Une patrouille double et une triple y participent. La patrouille du capitaine Challe se heurte à neuf Do 17 protégés par une dizaine de Bf 110. Les Français s'en prennent à un bombardier dont ils stoppent le moteur gauche; l'appareil termine sa mission sur le ventre au nord de Sedan. Mais, les 110 réagissent sans tarder. L'avion de Challe est sérieusement touché; malgré sa tuyauterie d'essence crevée, il parvient à revenir à Wez où il sera considéré comme irréparable.

Sur ces entrefaites, l'autre patrouille, à peine libérée des griffes de Bf 109 du III./JG 53, est coiffée par une section du I./JG 2. En quelques secondes, le n° 73 de l'adjudant André Carrier est descendu (*Oberfeldwebel* Johann Schmid) entre Cheveuges et Frénois; son avion et son corps ne seront retrouvés qu'en juin 1942. Le sergent Albert, en mauvaise posture, est dégagé par son chef de patrouille, le lieutenant Irumberry de Salaberry, qui abat le Bf 109 qui le menaçait (*Leutnant* Werner Grübel ?).

L'adjudant Octave est crédité d'un Bf 109 sûr, vraisemblablement au cours d'un autre combat. Lui-même, le sergent-chef Caussat, ainsi que Salaberry et Albert, se regroupent. Au retour, ils tombent sur neuf He 111 qui sont déjà attaqués par des Hurricane. Salaberry endommage sérieusement un bombardier, qui lui sera compté ultérieurement comme victoire sûre.

Pendant ce temps, les sous-lieutenants Salva et Potier, tenus à la disposition du Groupement n° 21, ont décollé pour intercepter des bombardiers qui ont pénétré loin à l'intérieur de nos lignes. Salva s'en prend à un Do 17 qui est ensuite attaqué par Potier. Celui-ci met le moteur droit en feu; pris à partie par des Bf 109, il ne peut suivre la chute de sa présumée victime. Tombé près de Villers-en-Argonne, le Do 17 lui sera néanmoins crédité.

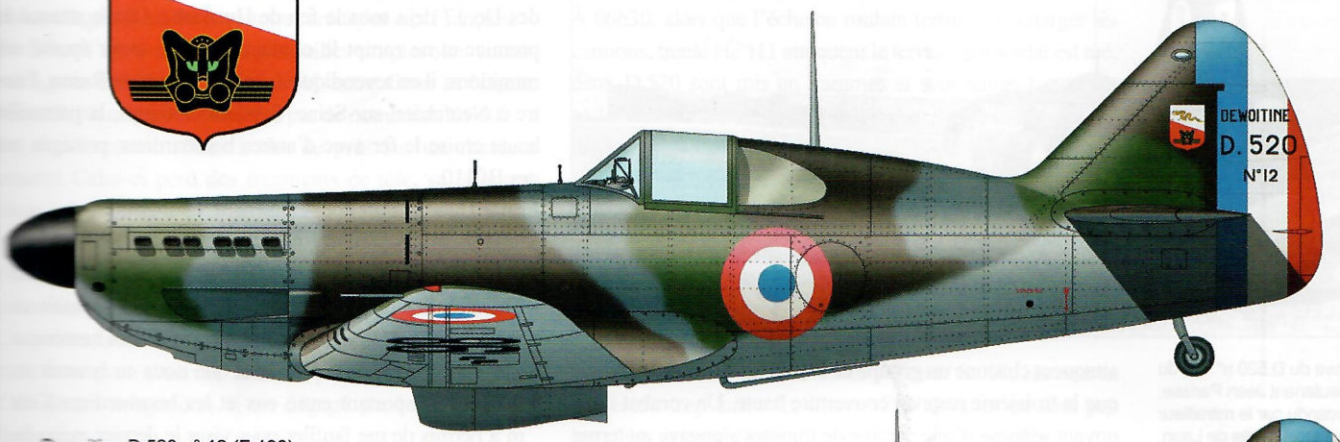
Le sous-lieutenant Lucien Potier, touché au cours du combat, évacue en parachute. Il sera retrouvé mort au sol, non loin du lieu de chute du Dornier. Tout porte à croire qu'il a été l'une des malheureuses victimes de la psychose des « parachutistes allemands » et de la « cinquième colonne ».

En début d'après-midi, deux patrouilles doubles légères (autrement dit huit avions) protègent un dispositif de chasse lui-même chargé d'escorter les vénérables Amiot 143 qui vont bombarder les ponts de Sedan [1]. « Fait curieux, note le rédacteur du journal de marche, cette mission se déroule sans incidents pour nos chasseurs », oui, mais pas pour les bombardiers, attaqués par des Bf 109 qui ont, visiblement, trompé la vigilance de l'escorte...

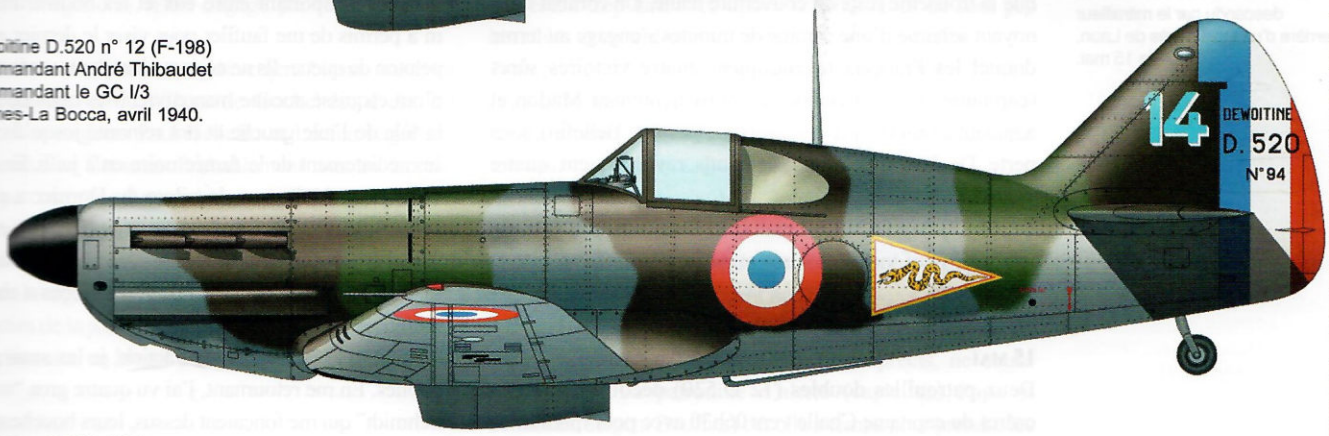
Dans la soirée, ce sont à nouveau huit avions, répartis en trois patrouilles sous les ordres du capitaine Pape, qui décollent pour protéger le passage d'une formation britannique dans le secteur Flize-Sedan. Vers 18h30, deux patrouilles

[1] Voir le hors-série n° 5 d'Aéro-Journal « *L'aviation de bombardement française, Tome I : 1939-40* ».

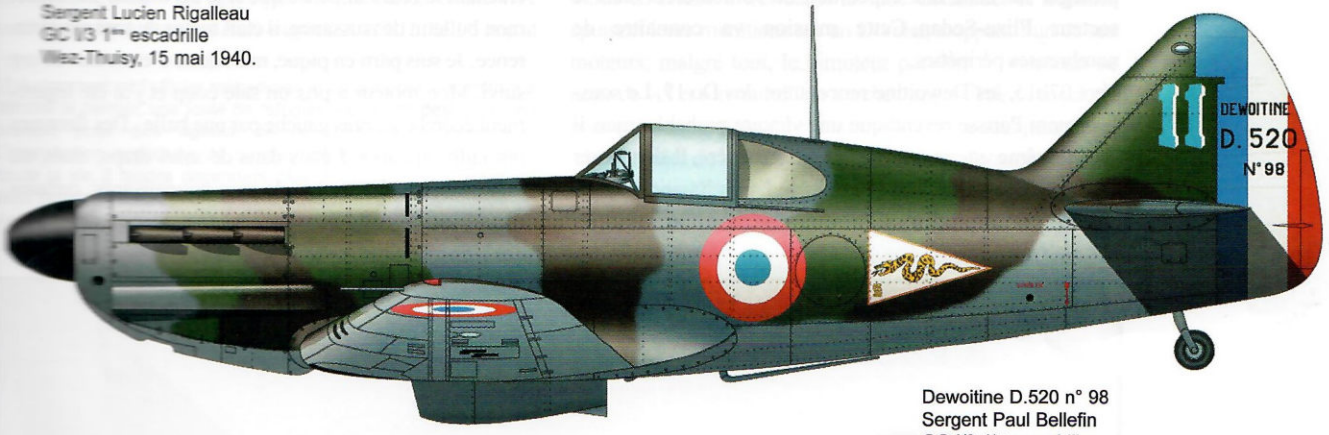
Le n° 73 à Cannes-Mandelieu, quelques jours avant le départ pour le front.
Dans cet appareil, d'adjudant André Carrier trouvera une mort glorieuse lors de son premier combat, le 14 mai.
Il avait peint ses initiales et le nom de baptême de « LOUP-GAROU » sur le côté droit du capot.
(Photo Mme Méot-Carrier)



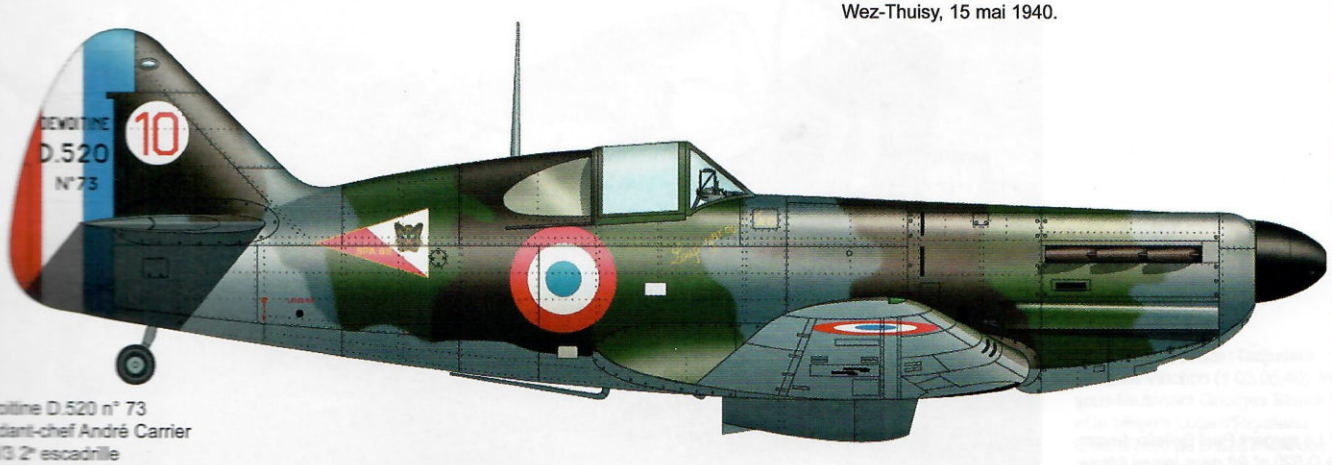
Dewoitine D.520 n° 12 (F-198)
Commandant André Thibaudet
Commandant le GC I/3
Cannes-La Bocca, avril 1940.



Dewoitine D.520 n° 94
Sergent Lucien Rigalleau
GC I/3 1ère escadrille
Wez-Thuisy, 15 mai 1940.

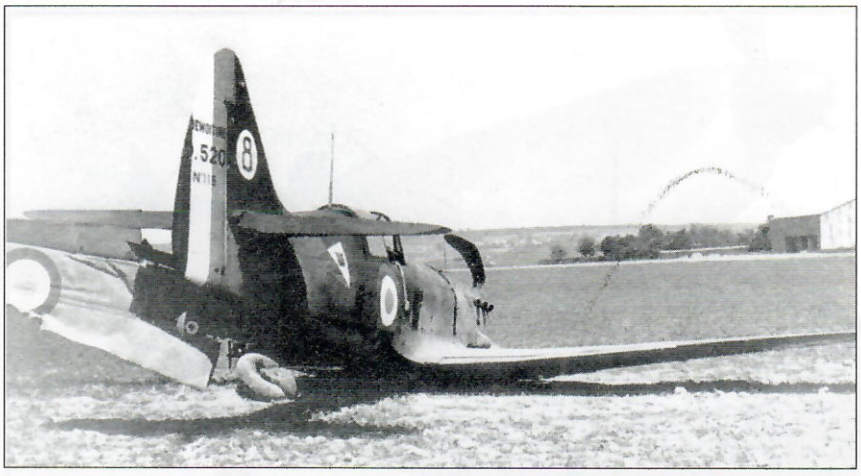


Dewoitine D.520 n° 98
Sergent Paul Bellefin
GC I/3 1ère escadrille
Wez-Thuisy, 15 mai 1940.



Dewoitine D.520 n° 73
Adjudant-chef André Carrier
GC I/3 2e escadrille
Wez-Thuisy, 14 mai 1940.

© P-A. Tilley - 2004



L'épave du D.520 n° 115 du sous-lieutenant Jean Parisse, descendu par le mitrailleur arrière d'un Do 17 près de Laon, le 15 mai.

attaquent chacune un groupe de Bf 110 du III./ZG 26, tandis que la troisième reste en couverture haute. Un combat tournoyant acharné d'une dizaine de minutes s'engage au terme duquel les Français revendiquent quatre victoires sûres (capitaines Pape et Schneider, sous-lieutenant Madon et adjudant Combette) et une probable (sergent Bellefin), sans perte. De leur côté, les Allemands revendiquent quatre victoires... pour une perte !

Quoi qu'il en soit, le I/3 a réalisé 39 sorties dans la journée, remporté neuf victoires sûres et perdu deux pilotes tués et trois avions.

15 MAI

Deux patrouilles doubles (12 D.520) décollent sous les ordres du capitaine Challe vers 06h30 avec pour mission de protéger sur zone une expédition de bombardiers dans le secteur Flize-Sedan. Cette mission va connaître de nombreuses péripéties.

Vers 07h15, les Dewoitine rencontrent des Do 17. Le sous-lieutenant Parisse revendique une victoire probable, mais il est lui-même atteint par le mitrailleur arrière. Il doit poser train rentré son D.520 n° 115 près de Laon; l'avion est irréparable, le pilote indemne.

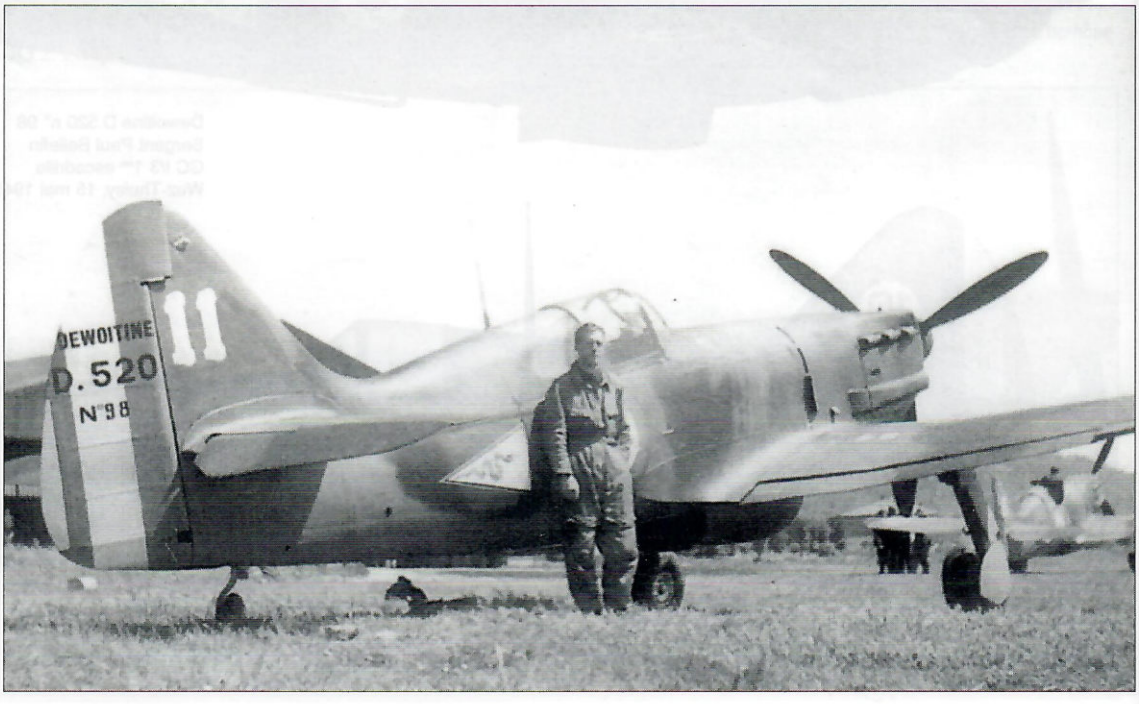
Une demi-heure plus tard, la même mésaventure survient au sous-lieutenant Boutarel. Il se pose lui aussi sur le ventre près de Rethel.

De retour au terrain, le reste de la patrouille basse aperçoit des Do 17 déjà sous le feu de Hurricane. Challe attaque le premier et ne rompt le combat qu'après avoir épuisé ses munitions; il en revendique deux, un au nord de Reims, l'autre à Neufchâtel-sur-Seine. Pendant ce temps, la patrouille haute croise le fer avec d'autres bombardiers, protégés par des Bf 110.

Émile Thierry, alors sous-lieutenant, témoigne :

« Par radio, le capitaine Challe a donné l'ordre aux deux chefs de patrouille [lieutenant Lacombe et sous-lieutenant Thierry] de s'occuper des Do 17 et He 111 signalés au nord de Reims. Ils étaient protégés par de très nombreux Me 110, qui volaient plus haut que nous en laissant un intervalle important entre eux et les bombardiers. Cela m'a permis de me faufiler pour viser le dernier avion du peloton de queue. Ils ne nous avaient pas vu arriver, car ils n'ont esquissé aucune manœuvre. Mes obus ont déchiré la tôle de l'aile gauche et ont remonté jusqu'au moteur. Immédiatement de la fumée noire en a jailli. En voulant virer pour s'échapper, le pilote du Dornier a choisi le mauvais côté et je l'ai "seringué" à nouveau en dégageant. Il a piqué vers le sol. Je n'ai pas eu le temps de m'attarder sur son sort, car une volée d'obus a claqué sur mon fuselage arrière.

« Les 110 ! Dans le feu de l'action, je les avais presque oubliés. En me retournant, j'ai vu quatre gros "méchants Schmidt" qui me fonçaient dessus, leurs bouches à canon crachant le feu. J'ai pensé que si je ne voulais pas avaler mon bulletin de naissance, il était temps de tirer ma révérence. Je suis parti en piqué, mais deux d'entre eux m'ont suivi. Mon moteur a pris un sale coup et j'ai été légèrement écorché au bras gauche par une balle . Des flammes ont jailli du capot. J'étais dans de sales draps, mais, au moins, j'étais débarrassé de mes poursuivants; certains d'avoir eu ma peau, ils m'avaient abandonné à mon triste



Le sergent Paul Bellefin devant le D.520 n° 98 dans lequel il trouvera la mort le 15 mai 1940. (Collection B. Philippe)

sort. J'ai réussi à me poser sur le ventre, moteur en feu, juste face au fort de la Pompelle. Je suis rentré à pied, quatre kilomètres me séparaient du terrain. »

Le D.520 n° 122 est détruit. Deux autres sont légèrement endommagés, mais deux victoires créditées aux Français.

En début d'après-midi, trois patrouilles simples sont constituées pour escorter un Potez 63.11 entre Givet et Namur. Vers 13h40, elles sont attaquées par de nombreux Bf 109.

Le sous-lieutenant Blanck tire de près sur un chasseur ennemi. Celui-ci perd des fragments de tôle, se retourne, laisse échapper une épaisse fumée noire et s'écrase au sol entre Rosée et Hastière-sur-Meuse. Le pilote (*Unteroffizier* Heinrich Klöpper, 2./JG 77) a sauté en parachute; il sera fait prisonnier près de Florennes.

L'adjudant Octave met plusieurs coups au but sur un 109, mais il ne peut observer sa chute, étant lui-même la cible d'un de ses congénères. Il est dégagé par le sergent-chef Barberis.

L'adjudant Antonin Combette, grièvement blessé, saute en parachute au-dessus du village de Gochenée; il est fait prisonnier. Les sergents Paul Bellefin et Lucien Rigalleau sont descendus en flammes. Probablement tués ou inconscients, ils percutent le sol au sud-ouest de Dinant, le premier à Soulme et le second à Surice. Le sous-lieutenant Madon et le sergent-chef Barberis, leur avion criblé de balles, se posent dans la région de Laon.

Les 21 sorties de la journée ont coûté fort cher : deux pilotes tués, un prisonnier, un blessé et huit avions hors d'usage.

16-17 mai

La veille, le front a été percé par les Allemands et une vive confusion règne dans les états-majors. À 05h15, le I/3 reçoit l'ordre d'évacuer dans les deux heures; le matériel non utilisable devra être détruit sur place. Les liaisons sont interrompues avec le Groupement n° 23 et le capitaine Gérard doit se rendre en voiture à Laon pour prendre les ordres.

À 06h30, alors que l'échelon roulant termine de charger les camions, trente He 111 attaquent le terrain. Un soldat est tué, deux D.520 sont mis en flammes et sept autres fortement endommagés. Suivant les ordres reçus, ils seront achevés au fusil-mitrailleur [2].

Le capitaine Reyne, appartenant à l'inspection de la Chasse, se pose à Wez, porteur d'un message du général d'Harcourt qui conseille d'évacuer la base sans délai. Vers midi, les 18 D.520 que compte encore le groupe s'envolent pour le terrain de Meaux-Esbly. Sur ce total, seuls six sont en état d'assurer des missions.

Le I/3 n'effectue aucune sortie efficace le 17, les ordres parvenant trop tard : les lignes téléphoniques ne sont pas installées et les ordres parviennent par avion estafette.

Trois pilotes tchécoslovaques, les lieutenants Otakar Korec, Jindric Bartos et sergent-chef Frantizek Glauder sont affectés au groupe. Ils ne seront pas opérationnels avant une semaine.

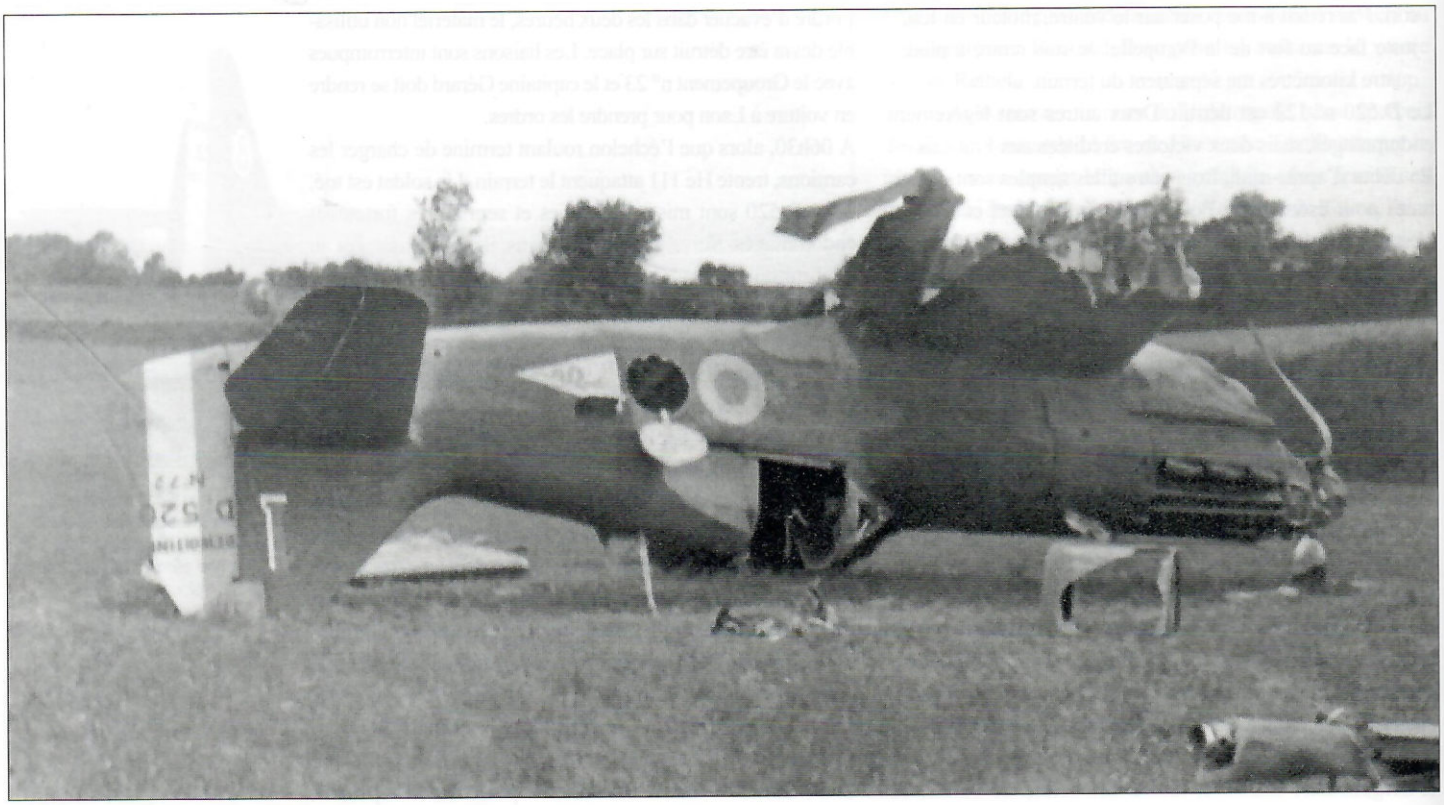
18 mai

Une première mission matinale, au profit du Groupement n° 21, se déroule sans incident notable.

À 12h15, trois Do 17 surgissent à l'improviste au-dessus du terrain d'Esbly. Leur bombardement, imprécis, ne cause aucun dégât. La patrouille d'alerte (capitaines Pape et Schneider, sergent Bouffier) décolle à temps pour prendre les intrus en chasse à très basse altitude. Schneider et Bouffier épuisent leurs munitions sur un Dornier, stoppant l'un de ses moteurs; malgré tout, le bimoteur parvient à maintenir sa ligne de vol et son mitrailleur touche l'appareil de Schneider à plusieurs reprises. Bouffier continue la chasse seul jusqu'à un arbre du côté de Bussiares (Aisne). Sous la violence du choc, le moteur du D.520 n° 108 prend feu et, bien que légèrement blessé et brûlé, le pilote peut évacuer l'épave. Le Dornier sera

[2] Au moment où l'officier mécanicien et un armurier s'apprêtent à détruire le dernier, une foule de réfugiés leur saute dessus en les prenant pour des agents de la « cinquième colonne ». L'intervention opportune de gendarmes leur sauve sans aucun doute la vie. Il faudra cependant plus d'une heure pour que les deux hommes parviennent à faire comprendre le bien fondé de leur acte.

De gauche à droite : l'adjudant Jacques Vinchon († 03.06.40), le sous-lieutenant Georges Blanck et le sergent Lucien Rigalleau. C'est à bord du D.520 n° 94 que Rigalleau est abattu et tué le 15 mai 1940.
(Collection B. Philippe)



Le D.520 n° 72 du capitaine Joël Pape en fâcheuse posture dans un champ à Angres, non loin d'Arras, le 23 mai 1940. L'appareil porte le « 1 » réglementaire des chefs d'escadrille. (Collection J. Fogherty)

retrouvé, posé sur le ventre, au nord-ouest de Château-Thierry et sera crédité aux deux pilotes.
Nouvelle mission dans l'après-midi, nouveau bombardement du terrain sans gravité. Dans la journée du 18 mai, le I/3 a fourni 17 sorties avec 6 avions disponibles.

19-20 MAI

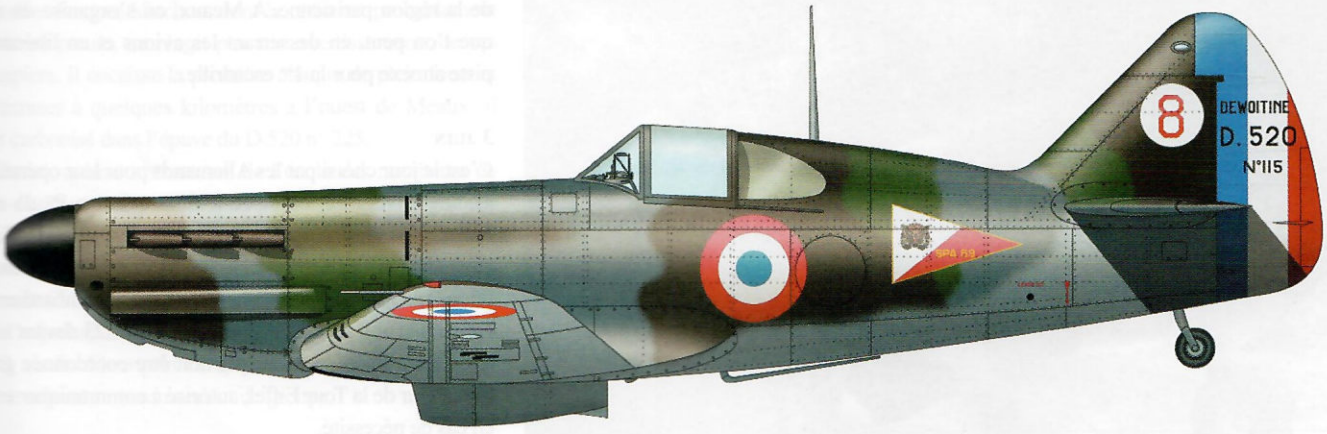
Le groupe est mis à la disposition du GQGA (grand quartier-général aérien) pour une couverture de son PC à Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux.
À 05h30, une patrouille décolle (sous-lieutenant Salva, sergent Albert et sergent-chef Barberis) à la rencontre de He 111 qui s'approchent du terrain. Barberis, bien placé derrière un bombardier, enflamme l'un de ses moteurs avant de le voir disparaître dans les nuages; sa chute sera confirmée un peu plus tard dans la région de Soissons.
Dans la matinée, le GC II/3 vient s'installer à Meaux, un terrain déjà partagé avec les ECN 1/13 et ECMJ 1/16. L'encombrement de ce petit aérodrome pourrait avoir des conséquences catastrophiques. Les deux escadrilles sur Potez 631 seront desserrées sous quarante-huit heures.
Le 20 mai, lors d'une couverture du secteur Péronne-Ham, une patrouille simple se heurte à des He 111. Le sergent Albert endommage sérieusement un bombardier, mais doit le laisser filer.

21 MAI

Le Groupement n° 23 reçoit pour mission de couvrir les opérations des VI[e] et VII[e] armées qui organisent un front défensif sur la Somme et l'Aisne. À cela s'ajoute la nécessité pour les groupes de chasse de protéger leurs propres terrains dans des conditions que ne facilitent pas la faillite du réseau de guet et d'alerte et celle des transmissions.
En début de matinée, deux patrouilles du GC III/7 couvertes en altitude par une patrouille double du GC I/3 prennent position dans le secteur Cambrai-Le Catelet. Les Dewoitine 520, volant au-dessus d'une épaisse masse nuageuse, trouvent le ciel « particulièrement habité par la chasse ennemie ». Il ne leur faut pas attendre longtemps pour en découdre avec des Bf 109. Les capitaine Challe, sous-lieutenant Boutarel et sous-lieutenant de Salaberry engagent un combat tournoyant. Un 109, touché par Challe, part en vrille et disparaît dans les nuages. Un autre est sérieusement « poivré » à bout portant par Salaberry. Le pilote français distingue nettement un aileron et la verrière se détacher; moteur en feu, le Messerschmitt tombe désemparé dans la région de Ham.
En fin d'après-midi, de violents combats opposent une patrouille triple (neuf appareils) à une importante formation de Do 17. Les résultats sont maigres, deux bombardiers endommagés, et ne compensent pas la perte de deux pilotes. Le sous-lieutenant Jean Parisse, grièvement blessé, se pose à une dizaine de kilomètres au nord de Roye; il décède quelques minutes plus tard (il sera enterré sur place au cimetière de Fonchette).
Le sergent Gérard Caussat est victime de la *flak* à dix kilomètres au nord-ouest de Péronne. Il saute en parachute dans les lignes ennemies où il est fait prisonnier.

22-23 MAI

Journée calme, le 22 mai, en raison de mauvaises conditions climatiques qui clouent les avions au sol toute la matinée. Seulement, six sorties dans l'après-midi.
Le temps ne s'améliore pas vraiment le lendemain, ce qui n'empêche nullement la Luftwaffe de déployer une importante activité. Le Groupement n° 23 demande d'assurer la protection d'un Bloch 174 chargé de fournir des renseignements à l'état-major incapable de situer ses unités terrestres dans la confusion des combats terrestres qui se déroulent dans la région de Cambrai. « L'avion devra rentrer » précise l'ordre, car cela n'a pas été le cas des deux envoyés la veille.
Le Bloch 174 se pose en fin de matinée à Meaux. Il est piloté



Dewoitine D.520 n° 115
Sous-lieutenant Jean Parisse
GC I/3 2e escadrille
Wez-Thuisy, 15 mai 1940.

© P-A. Tilley - 2004

par le capitaine Antoine de Saint-Exupéry. Le capitaine Schneider, vieux camarade de Saint-Ex du temps de l'Aéropostale, demande à faire partie de l'escorte. Il décolle en compagnie du capitaine Pape et de trois autres Dewoitine – et du Bloch 174 n° 24 du GR II/33 – vers 15 heures.

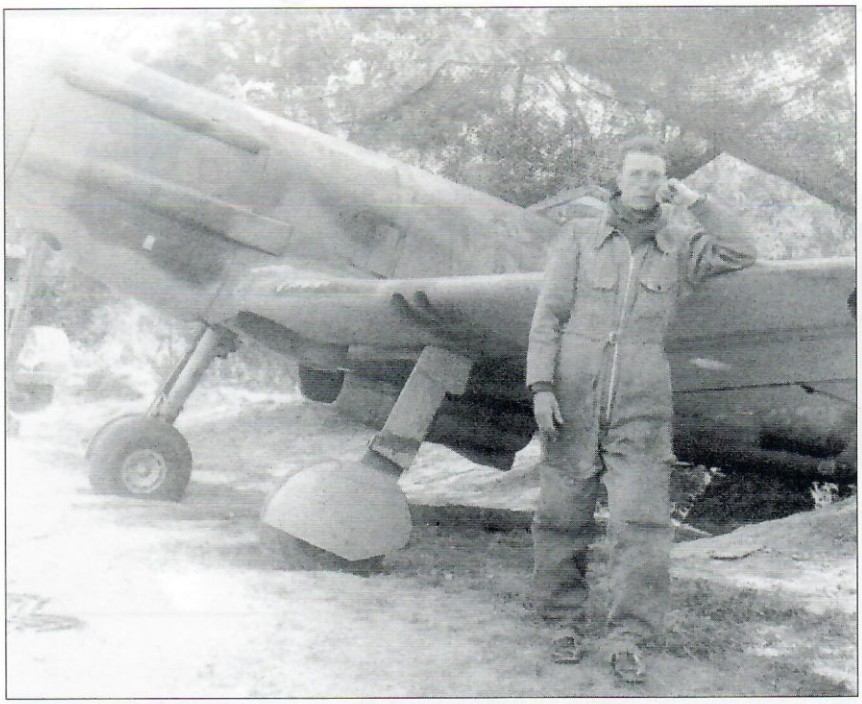
Pour Saint-Exupéry, la mission est écourtée par un obus de flak. Il rentre néanmoins sans encombre à Orly et cette mission lui donnera même la matière pour un nouveau livre, *Pilote de guerre*. Pour le GC I/3, il en va tout autrement.

La patrouille légère basse (Pape, Schneider) est coiffée par des Bf 109 que Pape a pris pour les D.520 de la patrouille haute. Joël Pape se souvient :

« Me rendant compte qu'il s'agissait d'une patrouille ennemie, je me retourne pour alerter Schneider par un battement d'ailes : il était en flammes. Trois autres Messerschmitt 109, que je n'avais pas vus, nous attaquaient par en dessous au moment où j'identifiais la patrouille douteuse. Ma tâche désormais était simple : tenir le plus longtemps possible en fixant la chasse et permettre ainsi au Bloch de passer inaperçu.

« Un tel combat, quand on est seul contre six, ne se raconte pas; on ne voit rien. Des virages, des virages serrés, il ne fallait surtout pas arrêter d'en faire; des virages, encore des virages, des virages de plus en plus serrés, des virages à la verticale, je tirais fort sur le manche. Il y avait des Messerschmitt partout. Deux m'attaquaient par l'avant, je tirai; il aurait fallu augmenter, une correction et serrer encore plus mes virages, mais l'avion tournait sur lui-même; tonneau ? vrille ? Le manche vibrait, je mis mes commandes au milieu. Des claquements, une explosion sourde venant de l'avant, des arbres devant moi, des claquements à nouveau. Je coupai le contact, une cheminée, un bois, un champ. Quand je repris mes esprits, j'étais coincé sous le fuselage de l'avion, la tête couverte de sang. »

Le D.520 n° 74 affecté au lieutenant Charles Cabaret de l'école des moniteurs de Salon-de-Provence lorsqu'il rejoint le GC I/3.
(Photo C. Cabaret)



Le lieutenant Charles Cabaret de l'école des moniteurs de Salon-de-Provence est affecté au GC I/3 en compagnie du capitaine Fleurquin le 3 juin 1940. (Photo C. Cabaret)

Le capitaine Joël Pape se retourne en posant son n° 72 dans les lignes allemandes, à une quinzaine de kilomètres au nord d'Arras. Légèrement blessé et épuisé de fatigue, il est finalement capturé. Le capitaine Jean Schneider reçoit un obus qui enflamme son réservoir et doit évacuer d'urgence son D.520 n° 71. Gravement brûlé au visage et aux mains, il est promené d'hôpital en hôpital avant de rejoindre son groupe en Afrique du Nord.

24-25 MAI

Journée calme le 24, avec deux accrochages sans suite.

Le I/3, qui a détaché dix pilotes à Toulouse quelques jours plus tôt, reçoit huit D.520 en renfort (n° 54, 106, 216, 217, 222, 225, 226 et 237). Il en touchera deux autres (n° 35 et 129) vingt-quatre heures plus tard. Le potentiel remonte à 14 avions disponibles au soir du 24.

Le 25 au matin, une mission est menée à bien sans incident. Peu avant 18 heures, une vingtaine de He 111 escortée par six Bf 110 bombarde Meaux. Les dégâts sont considérables, mais surtout on déplore un tué et une dizaine de blessés. Le I/3 a bien reçu un message d'alerte du service de guet, mais... une minute avant l'arrivée des Heinkel. Bilan : les dix D.520 en état de vol décollent sous les bombes, plusieurs étant endommagés par des fragments. La poursuite ne donnera aucun résultat.

Le GC I/3 a effectué 25 sorties dans la journée.

26 MAI - 2 JUIN

Le point de focalisation de la bataille terrestre étant désormais situé plus au nord du secteur du Groupement n° 23, le gros de la bataille aérienne est supporté par la chasse britannique, en particulier dans la région de Dunkerque. Le mauvais temps aidant, le GC I/3 a, pendant quelques jours, moins d'occasions de se mesurer à la Luftwaffe.

Le 26 mai, différentes alertes entraînent plusieurs prises de contact avec l'aviation allemande. Un Dornier est endommagé par le sous-lieutenant Salva. Le I/3 réalise 38 sorties le 26 et 20 le lendemain.

Le 30 mai, les unités sont averties de l'imminence d'une vaste opération de la part de la Luftwaffe contre les terrains de la région parisienne. À Meaux, on s'organise du mieux que l'on peut, en desserrant les avions et en libérant une piste annexe pour la 1ère escadrille.

3 JUIN

C'est le jour choisi par les Allemands pour leur opération de grande envergure, baptisée « Unternehmen Paula ». Les Français comptent y répliquer par la « mission Tapir » consistant à faire intervenir les Morane et les Bloch du Groupement n° 21 directement contre les bombardiers, les Dewoitine et les Bloch du Groupement n° 23 devant assurer la couverture haute. L'attaque doit être coordonnée grâce à l'émetteur de la Tour Eiffel, autorisé à communiquer en clair en cas de nécessité.

Dès l'aube, 17 D.520 répartis en sept patrouilles sont sur le pied de guerre. À 06h30, le I/3 reçoit l'ordre invraisemblable d'envoyer une patrouille triple en renfort au GC III/1 pour l'escorte d'un Potez 63.11 ! Les neuf pilotes détachés sont de retour à 10h15.

Enfin, à 13h00 arrive le message tant attendu [3]. Les Dewoitine décollent dix minutes plus tard pour entrer en contact avec l'ennemi entre Brunoy et Corbeil vers 5 000 mètres. À noter que les chasseurs français attaquent les bombardiers *à leur retour*, alors qu'il aurait sans doute été plus judicieux de les attaquer *à l'aller* !

Tandis que le terrain d'Esbly subit un bombardement sans gravité, les patrouilles engagent le combat en visant les bombardiers en priorité. Les chasseurs allemands, sans doute en raison de consignes reçues, évitent le combat tournoyant et se contentent de passes en piqué suivies de rétablissements. Il n'en reste pas moins que les bombardiers constituent des cibles redoutables.

Vers 13h30, la patrouille de l'adjudant-chef Bourbon s'en prend à une formation de Do 17. Bourbon attaque l'un des bombardiers et incendie son moteur gauche. Les 109 piquent instantanément sur les Dewoitine et engagent un court mais intense combat tournoyant. Le sergent-chef Barberis se défait d'un adversaire et l'expédie au tapis, mais le sergent Raymond Robert est descendu en flammes. Son D.520 n° 114 s'écrase près de Tournan-en-Brie. Le pilote n'a pas pu sauter.

Vers 14h15, le sous-lieutenant Salva rattrape un Ju 88 isolé qui est déjà pris pour cible par le sous-lieutenant Thollon du GC I/8. Par une habile manœuvre en tenaille, les deux Français mettent successivement les deux moteurs en feu. Le Ju 88 effectue un atterrissage forcé près de La Ferté-sous-Jouarre; l'équipage est fait prisonnier. L'un des membres de l'équipage est un hôte illustre pour les geôles françaises, puisqu'il s'agit de l'*Oberst* Josef Kammhuber, alors *Kommodore* de la KG 51 avant de devenir le père de la chasse de nuit allemande. Kammhuber racontera qu'à la suite d'un problème technique son avion avait été distancé par le reste de la formation. Il avait été alors attaqué par deux chasseurs français au-dessus de Meaux.

Pendant ce temps, la paire adjudant Vinchon et sergent-chef Glauder est rejointe par le lieutenant Lacombe, qui a perdu son équipier (sous-lieutenant Prévot), contraint de regagner sa base, moteur grillé par une balle de Bf 109. Dix

[3] Le GC I/3 est l'un des rares groupes à avoir capté le message de la Tour Eiffel dont l'émetteur sera rapidement brouillé par les Allemands.

Messerschmitt leur plongent dessus sans crier gare. L'adjudant Jacques Vinchon, dont la radio est probablement tombée en panne, ne réagit pas aux avertissements de ses coéquipiers. Il encaisse la première attaque de plein fouet et va s'écraser à quelques kilomètres à l'ouest de Meaux; il meurt carbonisé dans l'épave du D.520 n° 225.

Le 23 mai, quinze instructeurs de l'école des moniteurs de Salon-de-Provence sont choisis pour être transformés sur place sur quatre D.520. Le 2 juin, le commandant Fleurquin, commandant l'école, est muté au GC I/3 en compagnie du lieutenant Cabaret, des adjudants-chefs Boileau et Guillaume et de l'adjudant David. Ils rallient Esbly le 3 juin avec des D.520 neufs. Fleurquin remplace le capitaine Schneider comme adjoint au commandant de groupe.

Le GC I/3 saura tirer un excellent parti de la topographie du terrain de Meaux-Esbly, situé en bordure du canal de l'Ourcq. Les pertes aux raids aériens allemands seront minimes. Au centre, le commandant Fleurquin (à gauche) et le lieutenant Cabaret. (Photo C. Cabaret)

4-5 juin

Plusieurs missions ont lieu le 4, mais le ciel est vide d'avions ennemis. La Luftwaffe se prépare pour le dernier round contre les armées françaises.

Le GC II/7, récemment transformé sur D.520, se pose à Esbly. Il y connaîtra un séjour difficile, faute de moyens suffisants de dispersion et de camouflage des avions et faute de personnel technique en nombre suffisant.

Le 5 juin sera marqué par la plus grosse bataille aérienne de toute la campagne de mai-juin dans les cieux français. La chasse française réalisera 487 sorties et sera créditée de 55 victoires homologuées. Certaines le seront sans doute de manière optimiste, mais ces chiffres sont largement comparables avec les plus dures journées de la bataille d'Angleterre, où les surestimations n'ont pas été moins nombreuses.

Au matin du 5 juin, le GC I/3 dispose de 19 D.520, dont 13 disponibles, et de 21 pilotes opérationnels. À la suite du remaniement des états-majors, le GC I/3, mis à la disposition du commandant des forces aériennes de co-opération, est rattaché au nouveau Sous-groupement de chasse n° 45 (colonel Moniot, PC à Troyes). Cependant, le I/3 reste toujours subordonné au Groupement n° 21 auquel il doit affecter une partie de ses moyens dans le cadre de la défense aérienne du territoire.

Un peu avant 09h00, une patrouille triple (une patrouille guide et deux d'accompagnement) conduite par le capitaine Challe survole le front de la Somme. La seconde patrouille d'accompagnement, commandée par le lieutenant Thierry, est assaillie par des Bf 109. Celui-ci abat l'un des adversaires qu'il voit percuter en flammes près de Proyart.

Quelques minutes plus tard, une nuée de 109 fond sur les neuf D.520, les obligeant à engager un combat tournoyant. Le lieutenant tchèque Otakar Korec est descendu en flammes. Son D.520 n° 126 s'écrase à quelques kilomètres d'Amiens. Le corps du pilote sera retrouvé à 300 mètres de l'épave; Korec a réussi à sauter, mais trop bas.

Le sous-lieutenant de Salaberry plonge aussitôt sur le 109 qui vient d'abattre Korec. Après un court combat tournoyant, l'Allemand ne se défend plus et pique en dégageant une épaisse fumée noire. Le lieutenant Salva le voit s'écraser près d'Athies.

La patrouille est de retour à 10h30, à l'extrême limite de tomber en panne d'essence.

Après une nouvelle sortie sans mauvaise rencontre vers midi, huit D.520 répartis en trois patrouilles décollent à 16h30 pour protéger une expédition de bombardement dans la région de Péronne. Avant même leur arrivée sur le secteur imparti, les Français sont attaqués vers 4 000 mètres par une formation de Bf 109. Le sous-lieutenant Prévost est descendu en flammes; grièvement blessé, il parvient néanmoins à sauter en parachute près de Péronne. Après la passe des Messerschmitt, le lieutenant Lacombe effectue un brusque crochet et revient sur la formation allemande, soleil dans le dos. Il réussit à surprendre un Bf 109 dont le pilote saute en parachute.

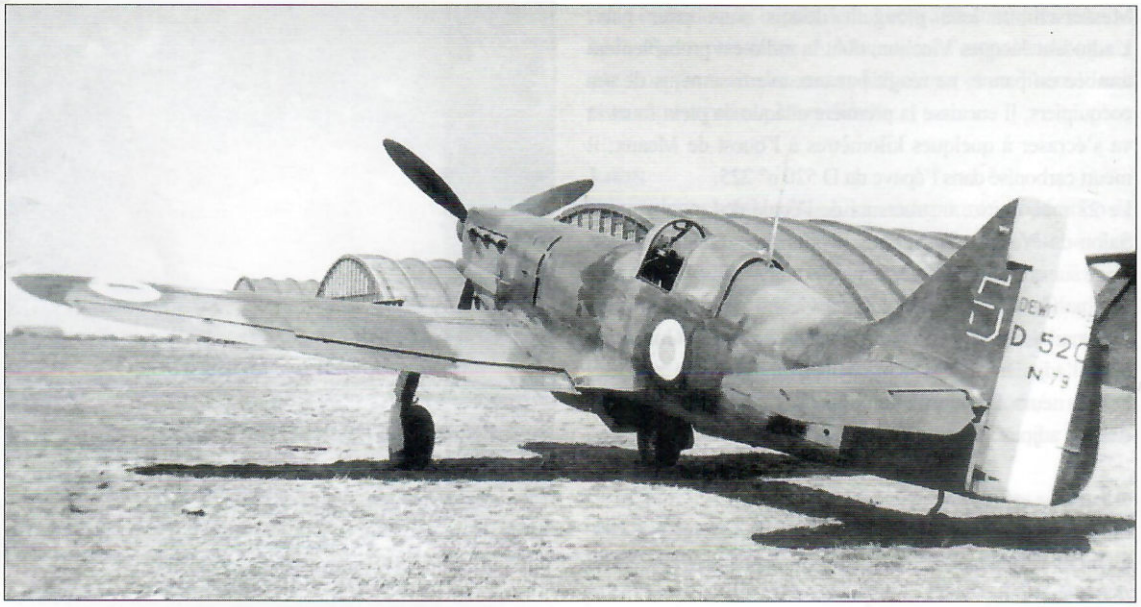
À 19h30, trois appareils du I/3 sous le commandement du capitaine Gérard décollent pour se joindre à une patrouille du GC II/7 chargée de protéger un ravitaillement de soldats encerclés par avion. Cette mission a été décommandée sans en avertir la chasse qui se dispose à rentrer quand les pilotes aperçoivent plusieurs avions ennemis, dont un Hs 126. Celui-ci est poursuivi par le capitaine Gérard qui le voit s'écraser au nord-est d'Amiens. Pendant ce temps, des 109 sont intervenus contre les autres D.520. Le sergent-chef Barberis en abat un et le lieutenant Cabaret tire plusieurs rafales sur un autre sans succès.

Le GC I/3 a fourni 28 sorties dans la journée. Cinq victoires ont été revendiquées pour la perte de deux pilotes, un tué (ce sera la dernière perte en vie humaine du groupe jusqu'à l'armistice) et un grièvement blessé.

6 juin

Alors que le front de la Somme a été percé dès le premier jour de la bataille, la chasse reçoit l'ordre de briser l'offensive aérienne allemande. Après deux missions matinales

Un D.520 soigneusement camouflé dans une alvéole à Esbly.



Le D.520 n° 79, monté au front par l'adjudant-chef Guillaume, moniteur de l'école de Salon, est affecté à la 1ère escadrille du GC I/3 début juin. On le voit ici à Tolouse où il a été reversé pour une remise à niveau le 22 juin. En définitive, il sera stocké à Istres après l'armistice. (Collection R. Danel)

sans grand succès, à 13h45 une patrouille triple du GC I/3 se joint à une patrouille triple de chacun des GC II/6 et I/8 (Bloch 152) pour protéger des bombardiers français opérant entre Rosières-en-Santerre et Chaulnes. La *flak* réalise quelques « cartons » sur les bombardiers et, au-dessus de l'objectif, le relais est assuré par des Bf 109 qui fondent de toute part sur les avions français.

L'adjudant-chef Boubon est pris pour cible, mais réussit à se débarrasser d'un de ses assaillants qu'il voit tomber en flammes près de Montdidier. Il se retrouve néanmoins en mauvaise posture et, malgré l'intervention du sous-lieutenant Madon qui abat un Messerschmitt vers Rosières, il cherche à poser son D.520 n° 84 en flammes train rentré du côté de Compiègne. Il capote à l'atterrissage, mais réussit à quitter tout seul l'épave en feu sous l'œil goguenard de soldats français qui n'ont pas jugé utile d'intervenir.

Le sous-lieutenant Blanck vole à la rescousse d'un Bloch pris à partie par un 109; ses projectiles font mouche et il voit l'avion allemand piquer désemparé près de Chaulnes.

Pendant ce temps, les Do 17 ont fait leur apparition sur le secteur. Ils sont aussitôt attaqués par des Bloch 152 auxquels quelques D.520 viennent prêter main forte. Un bombardier est mis à mal par quatre Bloch et le sous-lieutenant Madon. Il sera compté comme « sûr » à ce dernier.

7-8 JUIN

Dans la journée, un Do 17 et un Bf 109 sont abattus, le premier près de Beauvais (sous-lieutenant Salva), le second près de Roye (sergent-chef Barberis). Deux Do 17 probables sont aussi comptés aux capitaine Gérard et sous-lieutenant Salva.

Le 8 juin, le groupe effectue deux missions de protection de bombardiers sans incident. Le terrain d'Esbly est bombardé dans l'après-midi, sans dommage pour le I/3 (deux avions incendiés au II/7).

9 JUIN

Alors que le front de la Somme est définitivement enfoncé, aucune mission n'est demandée au I/3 pour la matinée.

Quatre patrouilles sous les ordres du capitaine Gérard décollent vers 11h30 pour une couverture de la région de La Ferté-sous-Jouarre. À leur arrivée sur le secteur, les Français aperçoivent de nombreux avions ennemis dans le ciel. Les deux premières patrouilles sont immédiatement attaquées par des Bf 109.

Le sous-lieutenant Émile Thierry raconte son combat :

« J'ai avisé un Messerschmitt qui volait en patrouille simple [c'est-à-dire avec un seul ailier, tactique habituelle de la chasse allemande] à 300 mètres sous moi. Il ne m'avait pas vu venir, mais au moment où je l'ajustais dans mon collimateur, son ailier a dû le prévenir, car il a brutalement décroché sur la droite. Il a choisi le mauvais côté, car il s'est retrouvé dans la ligne de mire de l'adjudant-chef Guillaume qui a tiré trois rafales. Je l'ai vu percuter le sol au nord de la forêt de Villers-Cotterêts. Son ailier a effectué un renversement plutôt habile qui lui a permis de se mettre en bonne position derrière l'adjudant-chef Guillaume. J'ai essayé de le prévenir, mais ma radio ne fonctionnait pas (mauvais calage). L'adjudant-chef Guillaume a été touché au moteur et je l'ai vu perdre progressivement de l'altitude. Moi-même tiré par d'autres Messerschmitt, je n'ai pas pu me préoccuper du sort de l'adjudant-chef Guillaume. Je me suis mis en piqué prononcé et n'ai redressé qu'au ras des arbres. Quand je me suis retourné, les Messerschmitt avaient disparu. Je suis rentré à Meaux. »

Guillaume, dont le D.520 n° 133 n'a pas pris feu, se pose sur le ventre à Hervilliers. Le Bf 109 qui l'a abattu semble vouloir mitrailler l'épave, mais il en est fortement dissuadé par le sous-lieutenant Madon. Quelques instants plus tard, Madon endommage un autre Bf 109, dont le pilote saute en parachute. Toutefois, d'après les rapports de combat, il semble qu'il ait en fait abattu le même Bf 109, c'est-à-dire le vainqueur de Guillaume. Quant à celui-ci, il est indemne et regagne son groupe quelques heures plus tard.

Les deux autres patrouilles sont à leur tour coiffées par la chasse allemande dès leur arrivée sur le secteur.

L'adjudant Octave reçoit plusieurs obus de 20 mm qui arrachent un aileron; il s'échappe et réussit à rentrer au terrain. Le capitaine Gérard met plusieurs coups au but sur un 109 dont le pilote saute en parachute à l'ouest d'Oulchy-le-Château. Le sous-lieutenant Boutarel et le

lieutenant Cabaret prennent en ciseaux un Messerschmitt qu'ils criblent de projectiles avant de le voir s'écraser dans les mêmes parages.

Quelques minutes plus tard, les Dewoitine se retrouvent seuls dans le ciel. Les avions ennemis ont tout d'un coup disparu.

Les Bf 109 appartenaient au II./JG 27 qui admet la perte de trois appareils, dont celui du *Kommandeur*, le *Hauptmann* Werner Andres. Les deux pilotes parachutés (*Leutnant* Hans Bosch et *Feldwebel* Karl-Heinz Kranich) ont été faits prisonniers. Le II./JG 27 ne revendique pas moins de quatre victoires, dont une attribuée à son *Kommandeur* et une à un futur grand as, le *Feldwebel* Karl-Heinz Bendert. Cela confirmerait bien ce que laissent supposer les archives françaises, à savoir que Madon a abattu le vainqueur de Guillaume, Werner Andres.

Karl-Heinz Kranich a relaté les circonstances dans lesquelles il a été fait prisonnier :

« Je volais en queue de section quand j'ai été attaqué par un Morane [*sic*]. Je l'ai écœuré par un virage à 45° suivi d'un tonneau. Ils s'en est alors pris à mon ailier. Je suis revenu derrière lui en virant à l'intérieur. Ma première salve a fait mouche. Il a dégagé, je l'ai suivi. Pendant un court virage, au cours duquel j'ai tiré 400 cartouches, il a lentement basculé sur le côté et ses ailes sont venues à la verticale. Je le suivais du regard, guettant sa chute, quand j'ai reçu deux coups dans l'aile gauche. Deux Morane se tenaient juste derrière moi. J'ai encore encaissé d'autres projectiles pendant mon renversement. L'ennemi ne m'a pas suivi. À dix kilomètres des lignes, un violent coup dans le moteur, l'hélice s'est arrêtée avec une secousse brutale. L'appareil piquait de plus en plus et ne voulait plus redresser. J'ai sauté à 3 000 mètres, tandis que le revêtement s'arrachait. Le choc a été en conséquence très dur. J'avais un éclat dans le talon droit, le mollet gauche ouvert, des plaies un peu partout et une vive douleur à l'aine. Quatre *Poilus* m'ont emmené en captivité. Cinq jours plus tard, les troupes allemandes arrivaient dans le petit village et me libéraient. »

Il est à noter qu'aucune victoire n'a été attribuée à Kranich. Cependant, la journée est loin d'être terminée.

Cinq patrouilles, représentant 13 avions, décollent vers 17h45 pour une mission de chasse libre dans le secteur de Compiègne. Le capitaine Challe commande l'ensemble du dispositif, réparti en un échelon supérieur et un échelon inférieur. À 18h15, ce dernier prend contact avec deux formations de Ju 88 et une de Do 17.

La patrouille Challe prend en chasse un Dornier qu'elle expédie en flammes près de Béthisy-Saint-Pierre. Challe poursuit un autre Do 17 qui tente de rejoindre un groupe de Ju 88. Il l'abat dans la forêt de Compiègne, près de La Croix-Saint-Ouen.

Le commandant Fleurquin tire un Do 17 à bout portant. Il le suit en piqué à la verticale, mais seul le D.520 redresse; le Do 17 s'enfonce dans le sol au sud-ouest de Noyon.

Les deux patrouilles de l'échelon inférieur se regroupent à la verticale de Pontoise. Leur attention est attirée par l'éclatement d'obus de DCA. Les Dewoitine se lancent à la poursuite d'un Do 17 isolé qui les entraîne au ras du sol jusqu'à Gisors où ils perdent sa trace.

Pendant ce temps, l'échelon supérieur a maille à partir avec des Bf 109. L'adjudant-chef Guillaume en touche un qui s'échappe en rase-mottes en dégageant de grosses fumées. Sa victoire lui est confirmée par le lieutenant

Le sergent Poizat devant son D.520 n° 106, qui attend la finition de l'insigne, à Meaux-Esbly, fin mai 1940. (SHAA)

Lacombe qui le voit s'écraser dans la forêt d'Halatte à l'est de Creil.

La patrouille du sous-lieutenant Blanck attaque une formation de Ju 87 au moment où elle bombarde un objectif. Blanck et le sergent-chef Glauder abattent chacun un *Stuka*.

Le 9 juin est donc une journée particulièrement brillante pour le GC I/3 qui a remporté dix victoires confirmées pour la perte d'un avion – ce qui, en vingt sorties seulement, peut être considéré comme un exploit.

Dans la courant de l'après-midi, le GC I/3 reçoit trois ordres de repli, chacun sur un terrain différent. C'est finalement à Étampes-Mondésir que se posent les patrouilles qui reviennent de la mission de début de soirée.

10-15 JUIN

La totalité du I/3 est repliée à Étampes, terrain encombré de nombreux avions divers et variés, en particulier ceux de l'école qui n'ont pas été évacués. Dans la matinée du 11, les avions sont desserrés à Boisseaux, à 25 kilomètres au sud-ouest d'Étampes. Le séjour est bref, puisque dans l'après-midi le GC I/3 reçoit l'ordre de s'installer à Pithiviers, déjà occupé par un groupe de DB-7.

Quelques rares sorties sont effectuées entre les 11 et 13 juin, principalement des reconnaissances.

Au matin du 14, le groupe fait mouvement sur Châteauroux-La Champenoise.

Une mission d'interdiction au-dessus du secteur de Dreux est prescrite. Elle implique deux patrouilles qui reviennent avec trois Hs 126 à leur tableau de chasse. Il est cependant difficile à expliquer comment deux d'entre eux ont été abattus à l'est de Paris alors que la mission se déroulait au-dessus de l'Eure-et-Loir !

Le 15 juin, un nouveau Hs 126 est revendiqué par le sous-lieutenant Madon au-dessus de la forêt de Sénart.

16 JUIN

Au cours d'une couverture aux coups au-dessus d'Orléans, Madon est crédité d'une victoire probable contre un He 111, tandis que le capitaine Gérard se voit confirmer un Ju 88 au nord-ouest de la ville. Il remporte ainsi l'ultime victoire du groupe au cours de cette brève campagne.

L'adjudant-chef Boileau est mis en flammes par le tir d'un mitrailleur de Heinkel He 111. Il saute en parachute et rejoint le groupe le lendemain.

Dans l'après-midi, une mission de mitraillage des colonnes motorisées ennemies entre La Charité-sur-Loire et Nevers est prescrite au groupe. Les lieutenant Cabaret, sous-lieutenants Salva et Salaberry se portent volontaires.

Pierre Salva témoigne :

« Soudain, ils ont été là, devant nous, un détachement d'une trentaine de motards, et ensuite un interminable défilé de blindés à croix noires. Ils ne nous avaient pas entendu arriver, le fracas des moteurs des chars devait couvrir le grondement des nôtres. Et puis, ils ne soupçonnaient même pas qu'il pût y avoir encore des chasseurs français pour venir troubler leur marche triomphale. En tout cas, ils étaient surpris et la *flak* légère ne réagissait pas.

« Le premier char de la colonne se trouvait juste au centre de mon collimateur. Je ne pouvais pas le manquer. J'allais tirer. Et puis... Et puis, au centre de mon viseur, tout contre la chenille droite du char, j'ai vu des réfugiés, un cheval qui traînait une charrette, un groupe de femmes qui marchaient, l'une d'entre elles poussant une voiture d'enfant. Si je tirais, je toucherais le char, c'était certain, mais le commandant Thibaudet l'avait dit, je ne pouvais lui causer aucun dégât, mes balles et mes obus étaient totalement inefficaces contre son blindage. En revanche, j'allais faire un carnage parmi les réfugiés, c'était inévitable. [...] Pourtant, je devais tirer, c'était l'ordre que j'avais reçu. Un cas de conscience. [...] Un cas de conscience à trancher en un dixième de seconde. Je n'ai pas tiré, Salaberry non plus. »

Les rescapés de la 2e escadrille. De gauche à droite : sous-lieutenant Pierre Boutarel, sous-lieutenant Hubert Irrumberry de Salaberry, sous-lieutenant Pierre Salva, capitaine Bernard Challe, lieutenant Charles Cabaret, sergent Marcel Albert, adjudant Jean Octave et sergent Robert Barberis. Oran-La Sénia, août 1940. (Photo P. Salva)

Marcel Albert

Quel parcours extraordinaire que celui de ce « titi » parisien, successivement tourneur chez Renault, Héros de l'Union Soviétique et chef d'entreprise aux USA...

Né à Paris le 25 novembre 1917, Marcel Albert débute dans la vie comme simple « métallo » chez Renault à Billancourt. Passionné d'aviation, il passe ses deux premiers degrés de pilote grâce à une bourse d'état. En 1938, il entre à Istres et obtient son brevet militaire en juillet. Nommé caporal, il est affecté un an plus tard à la 1ère escadre de chasse.

Lorsque la guerre éclate, il est muté au CIC (centre d'instruction à la chasse) de Chartres comme instructeur. À force de réclamer son envoi au front, en février 1940, il finit par rejoindre la 2e escadrille du GC I/3 à Cannes, où elle se trouve en cours de transformation sur D.520.

C'est avec le I/3 que Marcel Albert revendique ses deux premières victoires, l'une confirmée le 14 mai, l'autre probable, le 20. Après une longue période d'inaction, consécutive à l'armistice, Albert projette de passer « en dissidence » avec deux autres camarades, les sergents Durand et Lefèvre. Le 14 octobre 1941, décollant d'Oran pour une patrouille de routine, les trois pilotes mettent le cap sur Gibraltar, d'où ils rallieront ensuite l'Angleterre. Au terme du séjour obligatoire en unité d'entraînement de la RAF, Albert est affecté en mai 1942 au groupe *Île-de-France*, avec lequel il effectue 48 missions de guerre.

Volontaire pour partir sur le front russe, il rejoint le groupe *Normandie* le 7 octobre 1942. Aspirant depuis mars, il est nommé sous-lieutenant le 15 décembre 1942. Le 16 juin 1943, il remporte son premier succès en Russie.

Pendant la bataille d'Orel, Albert ajoute cinq victoires à son palmarès. À la suite de la disparition du lieutenant Léon, il prend le commandement de la 1ère escadrille, le 4 septembre 1943. Lorsque *Normandie* prend ses quartiers d'hiver à Toula, le 6 novembre 1943, Albert apprend sa promotion au grade de lieutenant. Lors de l'offensive sur la Prusse Orientale, en octobre 1944, il remporte sept nouvelles victoires. Staline le nomme « Héros de l'Union Soviétique » le 28 novembre 1944.

Promu capitaine, Marcel Albert quitte le régiment le 12 décembre 1944. Il est l'un des rares survivants du premier contingent et l'un des trois pilotes de *Normandie-Niémen* à devenir commandeur de la Légion d'Honneur. Il retrouvera son régiment pour le retour triomphal au Bourget, en juin 1945.

Nommé à l'inspection de la chasse en octobre 1945, il est ensuite attaché de l'Air à Prague, puis quitte l'armée, s'expatrie aux États-Unis où il se marie et devient président d'un vaste consortium d'entreprises.

14.05.40	Do 17	Suippes [51]
16.06.43	Fw 189	Brusna-Mekovaïa [URSS]
14.07.43	Bf 110	Iagodnia [URSS]
17.07.43	Fw 190	Iagodnia [URSS]
17.07.43	Fw 190	Znamenskaïa [URSS]
19.07.43	Ju 88	Znamenskaïa [URSS]
31.08.43	Ju 87	Ielnia [URSS]
01.09.43	Fw 190	Ielnia [URSS]
17.09.43	Fw 190	Ielnia [URSS]
22.09.43	Fw 190	Smolensk [URSS]
04.10.43	Hs 126	Krasno [URSS]
12.10.43	Fw 190	Gorki [URSS]
15.10.43	Ju 88	Gorki [URSS]
15.10.43	Fw 190	Gorki [URSS]
15.10.43	Fw 190	Gorki [URSS]
16.10.44	Ju 87	Pillupönen [Prusse-Or.]
16.10.44	Ju 87	Pillupönen [P-O]
16.10.44	Fw 190	Stallupönen [P-O]
18.10.44	Hs 129	Stallupönen [P-O]
18.10.44	Hs 129	Stallupönen [P-O]
23.10.44	Bf 109	Stallupönen [P-O]
26.10.44	Bf 109	Walterkehmen [P-O]

Un appareil de la 2e escadrille abattu en combat aérien.
Il s'agit peut-être, sans que l'on puisse en être certain, de celui dans lequel le sous-lieutenant Jean Parisse a été tué le 21 mai.
(Collection J.V. Crow)

Le GC I/3
(14.05. - 25.06.40)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Thibaudet

Commandant 1ère escadrille
Cne Pape - 23.05.40
Lt Lacombe 24.05.40 -

Commandant 2ème escadrille
Cne B. Challe

VICTOIRES sur D.520 : 49

PERTES À L'ENNEMI
Tués ou disparus 8
(S/Lt Potier, Adj Carrier, 14.05.40 - Sgt Rigalleau, S/C Bellefin, 15.05.40 - S/Lt Parisse, 27.05.40, Adj Vinchon, Sgt Robert, 03.06.40 - Lt Korek, 05.06.40)

Prisonniers 5
(Adj Combette, 15.05.40 - Sgt Caussat, 21.05.40 - Cne Schneider, Cne Pape, 23.05.40 - S/Lt Salva, 16.06.40)

TERRAINS

27.08.39	Velaine-en-Haye (54)
05.12.39	Orléans - Bricy (45)
07.12.39	Cannes - Mandelieu (06)
11.05.40	Wez-Thuisy (51)
16.05.40	Meaux - Esbly (77)
10.06.40	Étampes (91)
11.06.40	Boisseaux (45)
11.06.40	Pithiviers (45)
14.06.40	Châteauroux - La Champenoise (36)
17.06.40	Perpignan - La Salanque (66)
18.06.40	Oran - La Sénia (Alg)
19.06.40	Tunis - El Aouina (Tun)
20.06.40	Oudna (Tun)
21.06.40	Kalaa-Djerda (Tun)

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

13.05.40	A/C Bourbon	Hs 126	Bouillon (B)
	S/Lt Boutarel	He 111	Herbemont (B)
	S/Lt Salva		
	S/Lt Blanck	Hs 126	Riv. Semois (B)
	Adj. Vinchon		
	Sgt Rigalleau		
	Cne Pape	Hs 126	Forêt Ardennes (B)
	Cne Schneider		
	S/C Dumoulin		
14.05.40	Sgt Albert	Do 17	Suippes (51)
	Cne Challe	Do 17	Sedan (08)
	S/Lt Potier		
	S/C Caussat		
	S/Lt Potier	He 111	Villers s/-Arg. (51)
	S/Lt Salaberry	Bf 109	Sedan (08)
	Adj Octave	Bf 109	Sedan (08)
	S/Lt Salaberry	He 111	Sedan (08)
	Hurricane RAF		
	Cne Schneider	Bf 110	Brinon (55)
	Cne Pape	Bf 110	Brinon (55)
	S/Lt Madon	Bf 110	Brinon (55)
	Adj Combette	Bf 110	Brinon (55)
15.05.40	Cne Challe	Do 17	Neufchâtel (02)
	Cne Challe	Do 17	Reims (51)
	Lt Thierry	Do 17	Reims (51)
	S/Lt Prévot	Bf 110	Reims (51)
	S/Lt Blanck	He 111	Reims (51)
	S/Lt Blanck	Bf 109	Hastière-Lx (B)
18.05.40	Cne Schneider	Do 17	Château-Th. (02)
	Sgt Bouffier		
19.05.40	S/C Barberis	He 111	Soissons (02)
21.05.40	S/Lt Salaberry	Bf 109	Ham (80)
03.06.40	S/C Barberis	Bf 109	Melun (77)
	S/Lt Salva	Ju 88	Cocherel (77)
	GC I/8		
05.06.40	Lt Thierry	Bf 109	Proyart (80)
	S/Lt Salva	Bf 109	Athies (80)
	S/Lt Salaberry		
	Lt Lacombe	Bf 109	Rosières-en-S. (80)
	Cne Gérard	Hs 126	Amiens (80)
	S/C Barberis	Bf 109	Amiens (80)
06.06.40	S/Lt Blanck	Bf 109	Rosières-en-S. (80)
	S/Lt Madon	Do 17	Rosières-en-S. (80)
	A/C Bourbon	Bf 109	Montdidier (80)
07.06.40	S/Lt Salva	Do 17	Beauvais (60)
	S/C Barberis	Bf 109	Roye (80)
09.06.40	A/C Guillaume	Bf 109	Villers-C. (02)
	S/Lt Madon	Bf 109	Hervilliers (77)
	Cne Gérard	Bf 109	Oulchy-le-Ch. (02)
	Lt Cabaret	Bf 109	Oulchy-le-Ch. (02)
	S/Lt Boutarel		
	Cne Challe	Do 17	Béthisy-St.P. (60)
	S/Lt Salaberry		
	S/Lt Boutarel		
	Cdt Fleurquin	Do 17	Noyon (60)
	Cne Challe	Do 17	F.de Compiègne (60)
	A/C Guillaume	Bf 109	F.d'Harlatte (60)
	S/Lt Blanck	Ju 87	Liancourt (60)
	S/C Glauder	Ju 87	Liancourt (60)
13.06.40	S/Lt Blanck	Hs 126	Touman-en-B. (77)
	S/C Glauder		
	Sgt Touret		
	Lt Thierry		
	S/Lt Madon		
	A/C Guillaume		
	S/Lt Madon	Hs 126	Meaux (77)
	S/C Glauder		
	S/Lt Madon	Hs 126	Chartres (28)
15.06.40	S/Lt Madon	Hs 126	F.de Sénart (91)
16.06.40	Cne Gérard	Ju 88	Orléans (45)

Touché par la *flak* légère, le D.520 n° 35 de Salva prend brutalement contact avec le sol près de La Charité. Le pilote est indemne et après une odyssée de plusieurs jours dans la France en déroute, il retrouve son groupe en Tunisie.
Il s'agit de la dernière mission du GC I/3 pendant la campagne de France.

17-25 JUIN

Le 17 juin, le I/3 replie ses 15 D.520 en état de vol (plus un Bloch 152) sur Perpignan-La Salanque. Le lendemain, treize d'entre eux rallient l'Afrique du Nord en vol de groupe avec les Curtiss des GC III/2 et I/4.
L'armistice frappe le GC I/3 sur le terrain tunisien de Kalaa-Djerda.
Au cours de la campagne, le GC I/3 a réalisé 645 sorties en 800 heures de vol de guerre.

Les D.520 au GC I/3
(13 mai - 25 juin 1940)

DOTATION INITIALE : 36
n° 37, 63, 70, 71, 72, 73, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 98, 100, 101, 102, 105, 107, 108, 110, 111, 113, 114, 115, 118, 120, 122, 124, 126, 127

RENFORTS : 29
n° 54, 106, 216, 217, 222, 225, 226, 237 (20 mai)
n° 35, 129 (23 mai)
n° 65, 74, 78, 79, 144 (école de Salon, 3 juin)
n° 224, 244, 309, 318 (7 juin)
n° 183, 192, 352, 370, 372, 373, 374 (18 juin)
n° 159, 175, 179 (22 juin)

REPLIÉS : 24
n° 54, 78, 83, 90, 93, 102, 105, 106, 111, 144, 159, 175, 183, 192, 224, 226, 244, 309, 318, 352, 370, 372, 373, 374

CESSIONS : 8
n° 37, 65, 74, 79, 127, 129, 222, 237

PERTES : 33
En combat : 14
n° 35, 71, 72, 73, 84, 94, 98, 108, 114, 115, 122, 126, 133, 225

Abandonnés : 19
n° 63, 70, 82, 85, 86, 87, 89, 92, 95, 100, 101, 107, 110, 113, 120, 124, 179, 216, 217

Ne sont mentionnés que les avions « bon de guerre ».

GC II/3

Temporairement affecté à la ZOAE en octobre 1939, le GC II/3 est rattaché en janvier 1940 à la ZOAN, dans l'attente de sa transformation sur Dewoitine 520. Celle-ci, prévue dans le courant du mois de janvier, doit être décalée jusqu'au 6 avril, date à laquelle le groupe touche ses trois premiers D.520, des avions d'instruction cédés par le I/3 (n° 14, 19 et 22).

Le II/3 renforce le Groupement n° 25 à Maubeuge-Elesmes le 10 avril, mais le 6 mai, la 3e escadrille part pour Toulouse afin de prendre en compte les premiers D.520 « bon de guerre ». La veille de l'attaque allemande, le groupe est intégralement replié au Luc pour parfaire sa transformation. Cette dernière est menée à un rythme très élevé, puisque la 3e escadrille est considérée comme opérationnelle dès le 19 mai et la 4e le lendemain.

Trente D.520 ont été livrés au moment où, en raison de la gravité de la situation, le GC II/3 reçoit l'ordre de remonter au front toutes affaires cessantes. Le 19 mai, la 4e escadrille se pose à Meaux-Esbly, où elle est accueillie de manière mitigée par le commandant du I/3, un peu inquiet de l'engorgement du terrain. La 3e escadrille, qui arrive le lendemain, se rend directement sur le terrain de Bouillancy (à une dizaine de kilomètres au nord de Meaux), où la rejoindra l'autre escadrille dans le courant de la journée. Rattaché au Groupement n° 23, le groupe est temporairement mis à la disposition du GC I/3.

Privé de ses moyens techniques lourds, qui n'arriveront que le 25, le groupe va être confronté à de vives difficultés pendant sa première semaine au front. La disponibilité des appareils s'en ressentira fortement.

La première mission est effectuée le 19, une patrouille assurant la couverture du terrain de Meaux. Bien que réduit à la seule 4e escadrille, le GC II/3 n'en effectue pas moins de 17 sorties le 20 mai.

La dernière mission de la journée manque de s'achever de manière tragique. Une patrouille de deux Potez 631 de l'ECN 2/13, conduite par le lieutenant Guillier, est prise à partie par six D.520 du GC II/3 vers 19h30. L'avion du lieutenant Duc est touché par un obus.

« Six Dewoitine d'approchèrent de nous, légèrement plus haut et par l'arrière, l'air suspicieux. Guillier et moi avons battu des plans pour nous identifier et avons maintenu cap et altitude. Ce ne fut sans doute pas suffisant; deux Dewoitine se détachèrent et piquèrent sur nous d'une manière suffisamment agressive pour que mon mitrailleur lâche : "*Les c..., ils ne vont quand même pas nous tirer dessus !*". Eh bien ! si, ces c... nous tirèrent dessus... Par chance, ils s'aperçurent rapidement de leur méprise, nous firent signe, comme pour s'excuser, et repartirent comme ils étaient venus. En attendant, j'avais encaissé un 20 mm qui avait coupé le circuit d'huile du moteur droit. Inutile de préciser dans quelles dispositions d'esprit je me suis posé à Melun. Le soir, le commandant du groupe de chasse téléphona à Villaroche pour présenter ses excuses au capitaine Treillard. Il conclut l'entretien par "*que voulez-vous, Mon capitaine, c'est la guerre !...*". Ben, oui, c'était la guerre, fallait-il encore savoir dans quel camp on la faisait ! ».

GC II/3
(21 mai 1940 à zéro heure)

Commandant de groupe : Cdt Morlat

Commandant 3e escadrille : Cne Naudy

Commandant 4e escadrille : Cne Clausse

Lieu de stationnement : Bouillancy (60)

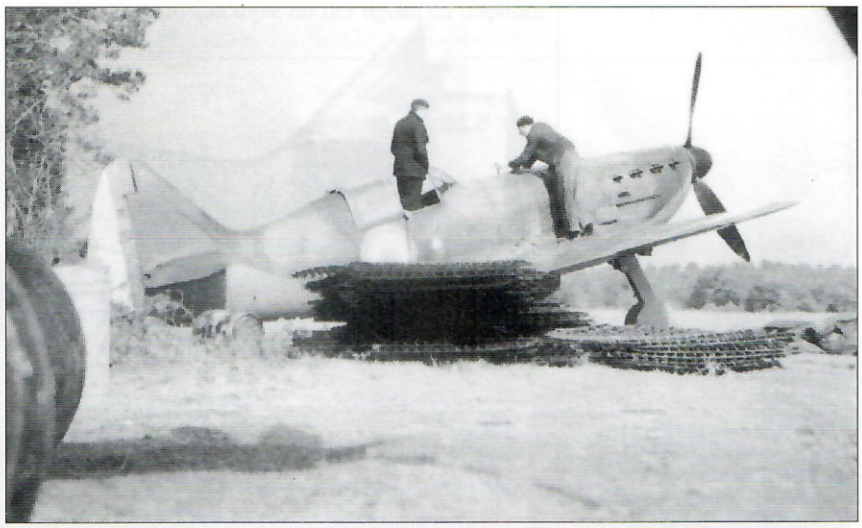
Nombre d'avions : 33 D.520

(n° 51, 59, 60, 61, 64, 66, 68, 75, 77, 80, 96, 97, 109, 112, 117, 118, 123, 125, 128, 130, 131, 137, 141, 161, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 215, 218, 220)

21 mai

Le Groupement n° 23 est chargé de couvrir les opérations de la Ière armée qui cherche à réaliser sa jonction avec la VIIe armée, de couvrir les mouvements des VIe et VIIe armées et de protéger les principaux nœuds ferroviaires, en particulier la gare régulatrice de Creil. En outre, les unités sont chargées de défendre leur terrain et de répondre aux demandes du Groupement n° 21 en cas de besoin...

Dès 06h00, deux patrouilles légères (capitaine Clausse) se joignent à une autre du GC I/3 pour une couverture *a priori* de la région de Crépy-en-Valois. Une heure plus tard, elles se heurtent à neuf He 111. Deux d'entre eux sont fortement endommagés et le capitaine Clausse est touché par le tir d'un mitrailleur. Le Dewoitine prend feu, mais le pilote parvient à regagner son terrain. Son radiateur percé par un projectile, le capitaine Dussaut doit atterrir à Compiègne, moteur serré.



Un des trois D.520 d'instruction reversé par le GC I/3 au II/3 alors que celui-ci était basé à Connantre (51) en avril 1940. (Archives Aéro-Journal)

À midi, deux patrouilles décollent pour une mission de destruction (chasse libre) sur le secteur Péronne-Cambrai. Elles découvrent un He 111 isolé qui semble effectuer une mission photographique sur Douai. Il s'écrase sur une ferme à Cuincy, au nord-ouest de Douai. La victoire est attribuée à chacun des membres des deux patrouilles.

Il manque, toutefois, deux pilotes à l'appel. L'adjudant-chef Dessaulx (n° 212) et le sergent Biard (n° 137) ont été aperçus en train d'attaquer le Heinkel plein arrière avant de dégager en retournement, s'exposant ainsi au tir des mitrailleurs allemands. Abattus tous les deux, ils ont sauté en parachute sains et saufs. Ils regagneront leur unité le 2 juin.

À 14h15, une nouvelle patrouille double se dirige sur Soissons. Une demi-heure plus tard, alertée par des éclatements d'obus de DCA, elle prend contact avec une quinzaine de bombardiers escortés par une vingtaine de Bf 110 au sud de Soissons. Malgré la disproportion des forces, les Dewoitine passent à l'attaque.

Le sous-lieutenant Codet et le sergent Killy concentrent leurs feux sur un Do 17 du dernier peloton. Il tombe en flammes dans la forêt de Villers-Cotterêts. Attaqués par des Bf 110, ils parviennent à se dégager. Ils s'en prennent alors à un He 111, auquel ils causent de graves dégâts, mais, à court de munitions, ils rompent le combat et rentrent.

Aux prises avec des Bf 110, le sous-lieutenant Troyes se débarrasse d'un adversaire qu'il expédie au tapis. Il s'agit selon toute vraisemblance de l'appareil de l'*Adjutant* du II./ZG 1, le *Leutnant* Dieter Nülle, qui est fait prisonnier avec son mitrailleur, l'*Obergefreiter* Alfred Hyrschke (bien que les archives allemandes donnent la date du 22).

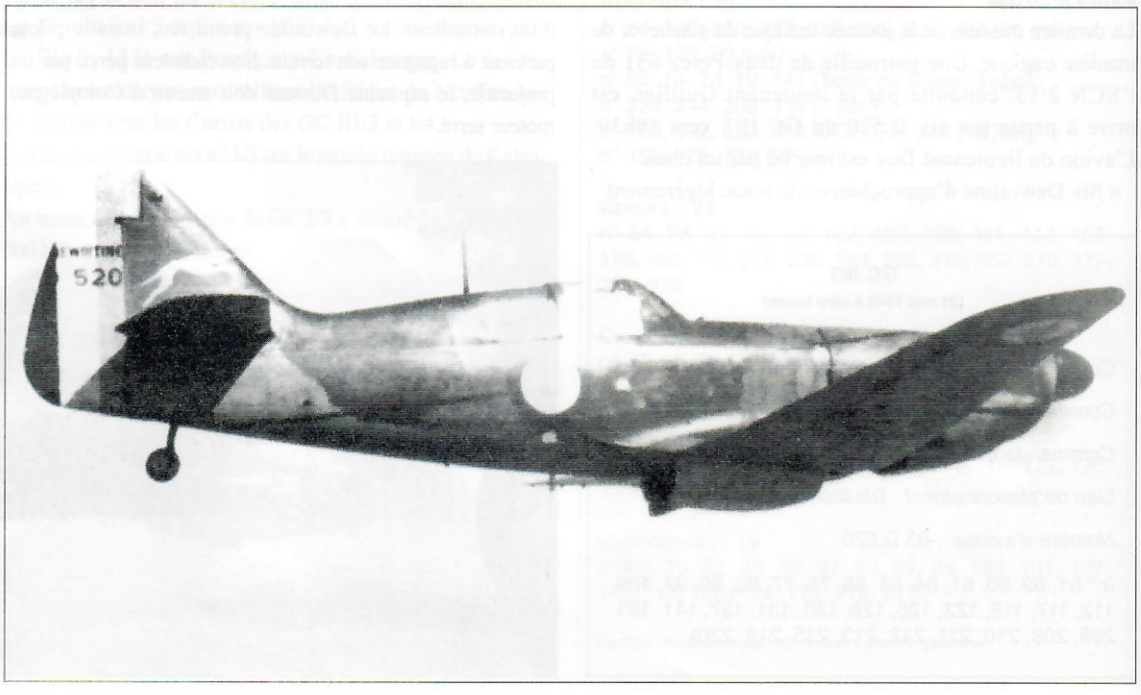
Le lieutenant tchèque Gleich abat un Do 17, dont deux hommes de l'équipage sautent en parachute. Pris à partie par des Bf 110, il en incendie un, les autres ne demandant pas leur reste.

L'adjudant Poincenot et le sous-lieutenant d'Harcourt tentent d'attaquer les Do 17, mais les Bf 110 de l'escorte interviennent, les forçant à un combat tournoyant. Les deux pilotes français se séparent au cours de l'engagement et rentrent chacun de leur côté.

Pendant ce temps, les adjudants Martin et Guichard, pilotes de Potez 631 de l'ECN 4/13 détachés à la 1/13, sont en mission dans les parages. Peu après 15h00, des Dewoitine viennent les renifler de près, tirant même sur les bimoteurs français avant de s'apercevoir de leur méprise. Malheureusement, aux environs de Senlis, les Potez croisent la route du sous-lieutenant d'Harcourt. Le Dewoitine pique sur l'appareil de Martin et le touche au plan droit. Pensant que le pilote du monoplace finira par l'identifier, Martin ne bronche pas. Mais, d'Harcourt revient pour une deuxième passe, puis pour une troisième et une quatrième... Finalement, au moment où le Dewoitine se met à nouveau en position de tir, Martin, qui commence à suspecter qu'il s'agit d'un Dewoitine piloté par un Allemand, donne l'ordre à son mitrailleur d'ouvrir le feu. Cueilli de plein fouet, le monomoteur part en abattée et percute à Verneuil-en-Halatte, au nord de Senlis. Le sous-lieutenant Robert d'Harcourt, fils du général inspecteur de la chasse, est retrouvé mort à bord de son D.520 n° 112.

À 16h30, une patrouille de quatre appareils décolle sous les ordres du commandant Morlat. Jules Morlat, à quarante ans bien tassés, est l'un des rares « patrons » de groupe à mener des missions de guerre – et à revendiquer des victoires. Cette fois, victime d'une panne du pas de l'hélice, il doit faire demi-tour. La patrouille reçoit l'ordre de se porter sur Senlis pour intercepter des bombardiers allemands. À 17h45, elle prend contact avec de Do 17 escortés par des Bf 110. L'adjudant-chef Bouton revendique un Do 17, qui ne lui sera compté que comme probable, bien que sa chute en forêt de Compiègne ait été signalée par une batterie d'artillerie. Blessé d'une balle au bras gauche lors d'un court engagement avec les 110 de l'escorte et moteur en feu, Bouton pose son n° 215 dans la célèbre clairière de Rethondes. Il est évacué sur l'hôpital de Compiègne. Il regagnera le groupe par la suite.

Les 24 sorties de la journée se soldent par cinq victoires confirmées et deux probables. Un pilote a été tué et un blessé; deux autres sont dans la nature, mais ne tarderont pas à revenir.



Un D.520 de la 4e escadrille en vol au Luc en mai 1940. Une bande transversale rouge était la marque caractéristique de la 4e escadrille (elle était bleue à la 3e).

Ci-contre :
le D.520 du capitaine Dussaut posé moteur serré à côté de Rethondes le 21 mai.
Il porte le lévrier de la 4e escadrille sur la dérive et un « 27 » rouge ombré de blanc sur le fuselage.
On note les traces laisées par les roues et l'ombre du Fi 156 depuis lequel la photo a été prise.
(ECPA-D)

Ci-dessous :
le même vu du sol.
(Collection B. Philippe)

22 MAI

Un calme plutôt surprenant règne dans la matinée. Cependant, les événements vont s'agiter passé midi. Un message radio allemand, capté par nos services d'écoute, demande l'invention des *Stuka* contre le corps de Cavalerie qui est en train d'effectuer une contre-attaque dans la région d'Arras. Le Groupement n° 23 en est aussitôt informé et le GC II/3 dépêche deux patrouilles triples, sous les ordres du commandant Morlat, vers 16h15. Moins d'une heure plus tard, trois grosses formations de monomoteurs à train fixe sont repérées vers 5 000 mètres, précédées par plusieurs monoplans à aile haute, vraisemblablement des Hs 126 chargés de dénicher les objectifs rentables. Les Ju 87 commencent à amorcer un long virage sur leur droite en perdant de l'altitude, prélude à leur attaque en piqué. Le commandant Morlat ne perd pas une seconde pour donner le signal de l'attaque. C'est aussitôt la ruée, chacun pour soi et Dieu pour tous !

Nous ne détaillerons pas les engagements individuels. Il suffit de préciser que huit Ju 87 et deux Hs 126 sont homologués au II/3.

Les Bf 110 de l'escorte, qui suivaient d'un peu trop loin, sont intervenus tardivement, mais pas sans efficacité. Le capitaine Dussaut est abattu en flammes et évacue son n° 59 en vol; il est fait prisonnier non loin d'Arras. Le lieutenant Gleich, son n° 128 endommagé, s'écrase en panne d'essence à 3 km du terrain ! L'avion est détruit, mais le pilote indemne.

Plusieurs pilotes, à court de carburant, se posent sur différents terrains et rallient dans la soirée. Le retour du sergent-chef Tourne est peut-être un peu plus mouvementé. Il atterrit sur le terrain de Poix abandonné par les Anglais, l'ennemi se trouvant à proximité. Il gagne les lignes françaises à bord d'une auto abandonnée. Un détachement de la 7e DIC le conduit à Grandvilliers, où il obtient du PC l'aide qu'il sollicite. Il se rend alors à Beauvais et récupère 200 litres d'essence. À 4 heures du matin, il est de retour à son avion, accompagné par une auto-mitrailleuse, un camion chargé de soldats armés et une voiture légère portant l'essence. Il fait le plein et peut ainsi redécoller. Il est alors tiré par une mitrailleuse dont une balle atteint le plan droit. Il rencontre en l'air trois Bf 109, se dissimule dans les nuages (étant à court de munitions), puis se joint à une patrouille de Bloch 152 pour atterrir avec eux à Chantilly – d'où il rejoint son terrain dans la soirée.

Dans la soirée, le GC II/3 a le regret d'apprendre que son brillant fait d'armes n'a eu aucune répercussion sur le sort de la bataille terrestre. Faute d'une coopération efficace avec l'aviation (les bombardiers ne sont même pas intervenus) et à cause de trop longs délais de transmission des ordres, le corps de Cavalerie a été repoussé sur ses positions de départ. C'est tout le drame de la campagne de mai-juin 1940 qui est ainsi résumé !

23-24 MAI

L'activité aérienne est assez faible, le 23 et elle se résume à quelques patrouilles dont une endommage sérieusement un He 111.

En raison du mauvais temps qui sévit le 24, une mission matinale doit être décommandée. La patrouille d'alerte intercepte un Do 17 qu'elle doit laisser filer passé Meaux.

À 13h15, une patrouille triple du II/3 rejoint un dispositif

Le 2 juin au retour d'une mission, l'adjudant Pierre Poincenot heurte un obstacle et capote en atterrissant à La Ferté-Gaucher. Le pilote est indemne, le D.520 n° 75 est irréparable. (Collection J. Cuny)

comprenant une patrouille triple de chacun des GC III/3 et III/6 pour protéger des Martin 167F sur l'axe Cambrai-Arras. Une demi-heure plus tard, des Do 17 sont aperçus volant cap à l'est. La patrouille du II/3, chargée de la protection haute du dispositif, passe à l'attaque sur l'ordre du commandant Morlat.

Que le lecteur nous permette d'ouvrir une parenthèse ici. Même si on comprend l'envie d'en découdre qui habite les pilotes français, on reste néanmoins surpris par la légèreté avec laquelle les patrouilles hautes, qui sont censées protéger l'entièreté du dispositif, abandonnent leur mission pour se ruer sur le premier bombardier venu. Cette fois, bien que des Bf 109 plongent sur les Français au plus mauvais moment pour ces derniers, il n'y aura pas de conséquences graves pour le II/3. En revanche, cette manœuvre hasardeuse est à l'origine directe de la mort du commandant Castanier, commandant le GC III/6.

La patrouille du capitaine Clausse isole un Do 17 qui est achevé à l'est d'Aulnoye par le caporal-chef Cukr, le seul à encore disposer de munitions. Trois autres Do 17 sont endommagés, mais aucun ne sera confirmé.

25 MAI

Nouvelle matinée de repos pour le groupe. Elle est la bienvenue, car l'échelon roulant n'ayant toujours pas rallié, le nombre d'avions disponibles est tombé à 16 sur 26 présents. Ces seize appareils doivent d'ailleurs participer à une mission commandée pour 17h45, de concert avec le GC I/6 : une couverture à vue de la zone Arleux-Denain. À 17h25, au moment où les pilotes se dirigent vers les avions, une importante formation de bombardiers allemands arrive droit sur le terrain. Sans trop hésiter sur la conduite à tenir, le commandant Morlat ordonne le décollage immédiat. En fait, les bombardiers sont à vide, venant juste de larguer leurs mortelles cargaisons sur Meaux-Esbly. Le décollage s'effectue dans la panique la plus complète, les Dewoitine étant rapidement coiffés par les très nombreux Bf 110 de l'escorte qui ne leur laissent aucune chance de prendre de l'altitude. Ajoutant à la confusion ambiante, la DCA du terrain tire allégrement dans le tas, blessant le sous-lieutenant Troyes au pied et le sous-lieutenant Fichepain au bras !

Le sous-lieutenant tchèque Antonin Mikulasek est descendu en flammes par des 110. Son D.520 n° 211 s'écrase près de Romigny (Marne), entraînant le pilote dans la mort.

Le D.520 n° 220 du capitaine Maurice Bissoudre abattu le 7 juin près d'Estrées-Saint-Denis. (Collection B. Philippe)

26 MAI

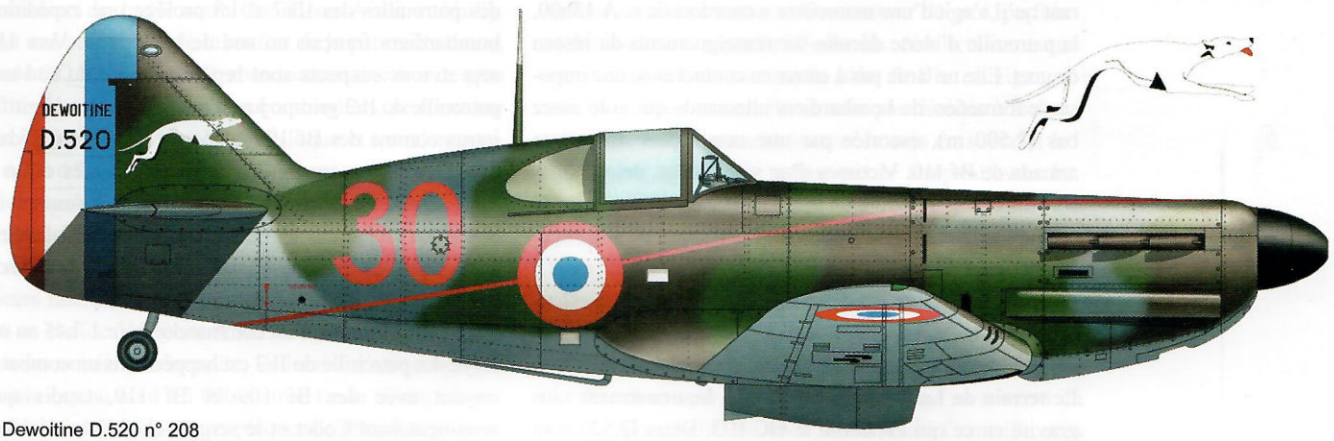
Un peu avant 08h00, une patrouille triple décolle sous les ordres du capitaine Clausse. La patrouille triple du GC II/9, qu'elle est chargée de protéger dans le cadre d'une mission de destruction générale sur le front Amiens-Péronne, ne se présente pas au rendez-vous. Après avoir croisé pendant dix minutes, les Dewoitine mettent le cap sur les lignes. Il semble, cependant, que la patrouille a été réduite à six appareils. Les Dewoitine arrivent sur le secteur vers 08h30 et aperçoivent enfin les neuf Bloch 152 qui viennent se placer dans le sillage des Dewoitine. En se retournant une nouvelle fois, Clausse compte maintenant vingt-quatre Bloch 152 ! Trouvant cette brutale inflation suspecte, il fait manœuvrer sa patrouille pour se retrouver derrière les Bloch. Horreur ! ce sont des Bf 109. Le combat s'engage aussitôt à une altitude de 2 500 mètres. Jouant à cache-cache avec les nuages de brume, Bf 109 et D.520 se livrent une farouche bataille.

Le sergent Loï abat un 109 au nord-est d'Amiens. Clausse en poursuit un jusqu'au sol, mais doit le laisser s'enfuir à l'est d'Amiens. Le sous-lieutenant de Solminihac est touché par un Messerschmitt et rentre avec un avion endommagé.

Outre la victoire attribuée à Loï, l'historiographe du groupe trouve quelques raisons de se réjouir : « ...le Dewoitine 520 a montré, une fois de plus, sa supériorité sur le Messerschmidt 109 [*sic*] en vitesse de piqué, en maniabilité et en vitesse ascensionnelle ».

En début d'après-midi, une patrouille se heurte à des He 111. Le sous-lieutenant Codet multiplie les passes sur un appareil isolé. Celui-ci commence à piquer et trois parachutes s'en détachent. Trois Morane 406 du GC III/1 viennent participer à la curée. Le bimoteur finit par s'écraser à cinq kilomètres au sud-est de Beauvais.

En fin d'après-midi, une nouvelle mission est demandée aux GC II/3, I/6 et II/9 : une protection de bombardiers sur Amiens. La mission se déroule sans encombre, à part la rencontre brève et infructueuse avec des « Heinkel 118 », jusqu'à 19h45. Apercevant alors cinq bimoteurs, la patrouille du capitaine Naudy pique dessus et ouvre le feu. Ce sont, malheureusement, les Martin 167F du Groupement n° 1 qu'elle est censée protéger. L'un des bombardiers est sévèrement touché et se pose avec un moteur en feu dans nos lignes. Il s'agit selon toute vraisemblance du n° 89 du GB I/62, dont l'observateur



Dewoitine D.520 n° 208
Sergent Robert Killy
GC II/3 4e escadrille
Relizane, 25 juin 1940.

© P-A. Tilley - 2004

(lieutenant Mallet) est tué et les deux autres occupants grièvement blessés [4].

Pendant ce temps, l'autre patrouille s'en prend à d'autres bimoteurs, allemands ceux-là et le sergent Loï et le caporal-chef Cukr descendent en flammes un Do 17 au sud-est de Picquigny. De son côté, le sous-lieutenant Prayer fait subir un sort identique à un autre Do 17 qui se pose en feu au sud-ouest d'Amiens.

Pendant cette journée mouvementée, le groupe a fourni 26 sorties.

27 MAI

Une patrouille triple se joint à une patrouille de chacun des GC I/4 et I/6 pour une sortie sur Abbeville. En butte à des problèmes mécaniques, le sergent-chef Tourne abandonne la formation et rentre au terrain. Sur le chemin du retour, il croise la route d'un Do 17 isolé qu'il prend en chasse. Il lâche sept rafales, la dernière à bout portant, et a la satisfaction de voir le bimoteur tomber à Monceau-le-Neuf, près de Laon.

Le reste de la patrouille rentre avec deux victoires probables au compteur.

28-30 MAI

Le mauvais temps va réduire l'activité aérienne jusqu'au 2 juin. En outre, les effectifs ont considérablement diminué. Au 28 mai, le GC II/3 ne peut aligner que 18 pilotes et 17 D.520 en état de vol. De nouveaux problèmes ont récemment surgi concernant le mauvais fonctionnement des inhalateurs et l'enrayage des mitrailleuses. Le 29, le sergent-chef Vié se pose sur le ventre près de Cambrai sur le n° 209.

31 MAI

Une mission de couverture aux coups sur Abbeville est prescrite pour 17h25 et concerne deux patrouilles triples du GC II/3 et une du GC III/7. Diminuées de deux pilotes qui ont dû rentrer prématurément et n'ayant pas vu celle du III/7, les patrouilles du II/3 arrivent sur le secteur vers 17h45. Tout se déroule sans incident jusqu'à 18h10 quand surgissent de l'ouest des formations de Bf 109 et Bf 110. La mêlée devient vite générale. Les Français ne peuvent qu'endommager un 109. Le sergent-chef Tourne rentre avec un trou de 20 cm sur le dessus du fuselage... Le sous-lieutenant Prayer, blessé au pied, détruit son D.520 n° 131 en se posant en rase campagne.

À 18h30, le commandant Morlat donne l'ordre de retour. Au même moment, la voiture radio signale un Do 215 dans le secteur. Les patrouilles Naudy et Clausse décident de le coincer par une manœuvre en rateau. Sans doute trop absorbés par leurs recherches, les Français ne voient pas arriver des Bf 109 qui les surprennent par dessus et par derrière. Les trois pilotes de la patrouille Naudy sont descendus. Le capitaine Naudy a reçu une balle dans le bras et s'écrase avec son n° 218; il sera transporté à l'hôpital de Beauvais. L'adjudant-chef Jean Phénix se fracture le crâne en capotant lors de son atterrissage de fortune; il décède à l'hôpital de Beauvais quelques heures plus tard. Enfin, le sergent Boyer évacue son n° 51 en vol et se pose avec quelques brûlures légères.

Cinq avions détruits, un mort et trois blessés, sans la moindre victoire, tel est le triste bilan de la journée. Le capitaine Maurice Bissoudre remplace le capitaine André Naudy à la tête de la 3e escadrille.

1ER - 2 JUIN

Pour préparer la mission « Tapir » (voir page 20), le GC II/3 reçoit l'ordre de gagner La Ferté-Gaucher pour renforcer le Groupement n° 21. Les 18 D.520 disponibles s'y posent au petit matin du 2 juin.

Au retour d'une mission d'escorte d'un Bloch 174 du GR I/35, l'adjudant Poincenot heurte un obstacle et capote; le pilote est indemne, le D.520 n° 75 bon pour la ferraille.

3 JUIN

Dans le cadre de la préparation de la mission « Tapir », le général Pinsard, commandant le Groupement n° 21, a non seulement oublié d'avertir le commandant Morlat que la région parisienne allait être bombardée, mais il n'a donné aucun ordre pour l'engagement du II/3 ! Ce n'est qu'à 18h00 que le commandant Morlat apprendra les événements de l'après-midi de la bouche du colonel Heurteaux, de l'inspection de la Chasse, qui est venu rendre visite au

[4] Voir le hors-série n° 5 d'Aéro-Journal « *L'aviation de bombardement française, Tome I : 1939-40* ».

groupe... En fait, comme M. Jourdain faisait de la prose sans le savoir, le GC II/3 participe à la mission « Tapir » en ignorant qu'il s'agit d'une manœuvre « coordonnée ». Á 13h00, la patrouille d'alerte décolle sur renseignements du réseau de guet. Elle ne tarde pas à entrer en contact avec une imposante formation de bombardiers allemands qui vole assez bas (2 500 m), escortée par une non moins imposante armada de Bf 110. Victimes d'un siphonnage, deux pilotes sont forcés d'abandonner leur leader peu après. Sans se soucier de l'énorme disproportion numérique, le sous-lieutenant Codet décide d'attaquer. Il accroche un Do 17, mais il est pris sous le tir croisé des mitrailleurs des autres bombardiers. Son avion est transformé en passoire. Commandes à demi-sectionnées, il renonce la mort dans l'âme.

Le terrain de La Ferté est bombardé, heureusement sans gravité en ce qui concerne le GC II/3. Deux D.520 sont touchés (n° 68 et 161), l'un d'entre eux étant très fortement avarié.

4 - 6 JUIN

Faible activité le 4 juin, avec seulement 9 sorties.

Le 5 juin, le GC II/3 est affecté au Sous-groupement Centre qui se compose également des GC II/6, III/7 et I/8. En tout, 18 sorties ponctuent cette journée sans histoire.

Dans l'après-midi, le GC II/3 reçoit le renfort d'instructeurs de l'école des moniteurs de Salon, arrivés avec chacun un D.520 neuf : adjudants Petit et Titard et sergents-chefs de Lasteyrie et Vayssière.

Le 6 juin, une patrouille triple décolle à 03h40 pour protéger un avion chargé de ravitailler des unités terrestres encerclées dans la région de Chaulnes. En dehors des incendies, des lueurs de départ des obus et leur explosion qui se détachent dans la pénombre, les pilotes de chasse ne voient rien et perdent rapidement de vue leur protégé.

Devant la gravité de la situation, le GQGA décide d'engager ses bombardiers contre les chars allemands. L'expédition prévue à partir de 16h00 doit être couverte par une patrouille triple du GC II/3 associée à d'autres patrouilles du GC II/6 et du GC I/8. La mission se déroule sans incident, malgré quelques accrochages infructueux avec des Bf 109.

7 JUIN

En début de matinée, une patrouille triple du II/3 associée à des patrouilles des III/7 et I/8 protège une expédition de bombardiers français au sud de la Somme. Vers 11h00, sept avions suspects sont repérés venant du sud-est. La patrouille du II/3 grimpe jusqu'à 6 000 mètres, identifie les intrus comme des Bf 109 et plonge dessus soleil dans le dos. Deux Messerschmitt sont endommagés et un troisième est attaqué par le caporal-chef Peroutka; il est ensuite la cible du sous-lieutenant Codet et est finalement achevé par le capitaine Bissoudre qui le voit percuter dans les faubourgs nord d'Amiens.

Une mission similaire est commandée pour 17h45 au sud de Roye. La patrouille du II/3 est happée dans un combat tournoyant avec des Bf 109 et Bf 110, tandis que le sous-lieutenant Codet et le sergent-chef Cukr décident de s'occuper d'une formation de He 111. Les deux pilotes tirent chacun leur tour sur le bimoteur et finissent par l'abattre en flammes dans la région de Bray-sur-Seine. Quelques instants plus tard, Cukr est assailli par trois 109; il tire sur l'un d'eux qui explose en vol au-dessus d'Harbonnières.

La commandant Morlat ouvre le feu à bout portant sur un 109, mais ne peut noter les résultats. Le Dewoitine du capitaine Bissoudre est mis à mal et quitte la scène du combat en traînant derrière lui une longue fumée noire; l'appareil (n° 220) fnit par rendre l'âme à 3 km à l'est d'Estrées-Saint-Denis.

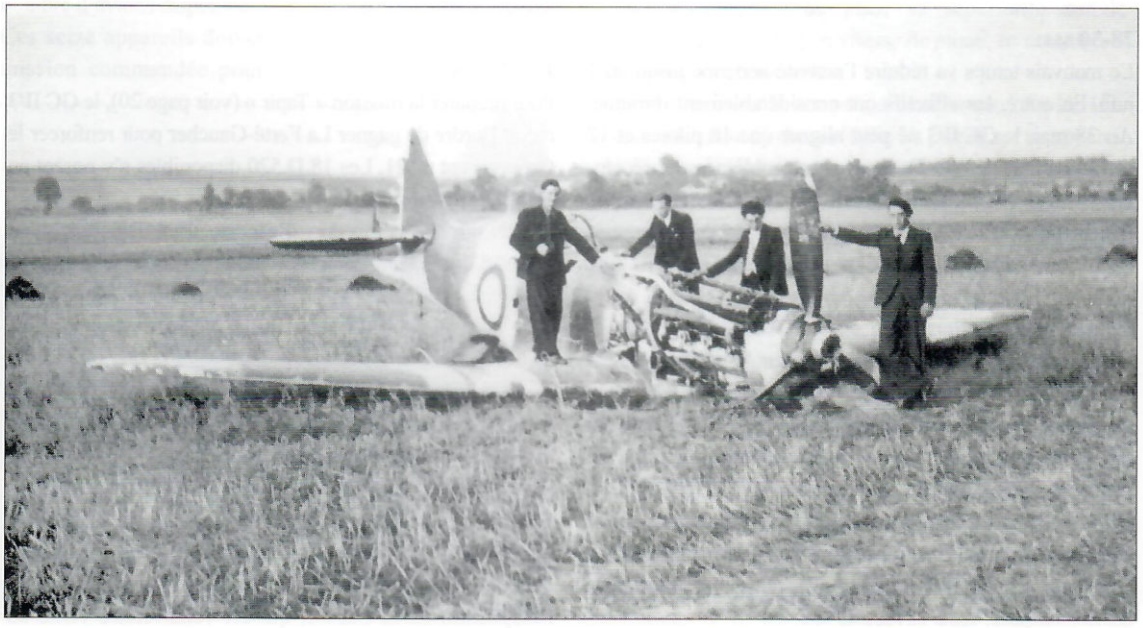
Vers 19h00, sur le trajet du retour le sergent Loï aperçoit 1 000 mètres plus bas un groupe de Bf 109. Il pique dessus et ouvre le feu successivement sur le leader et son ailier; ce dernier explose en vol à la verticale d'Amiens.

8 JUIN

La bataille terrestre se focalise dans la région de Formerie et Forges-les-Eaux. Ces secteurs sont, bien entendu, prioritaires pour l'action de l'aviation.

Touché par la *flak* au cours d'une mission de couverture, le caporal-chef Korber doit se poser en rase campagne près de Montlhéry. Le pilote est indemne, l'avion (n° 60 ?) irréparable.

Nouvelle protection de bombardiers à 14h25. Le GC I/2



Cet appareil a été identifié comme étant celui posé par le caporal-chef Vaclav Cukr près de Cramaille (Aisne), le 8 juin. Cela semble peu probable, son avion, le n° 66, ayant été récupéré et replié en AFN, ce qui ne sera manifestement pas le cas de celui-ci (Collection B. Philippe)

fournit une patrouille triple, le II/3 une triple et une double. À 14h45, le capitaine Clausse annonce par radio : « Formation de Ju 87 entre Condé-sur-Aisne et Vailly, cap au sud ». Il demande le renfort de la patrouille haute, celle du GC I/2. Les D.520, abandonnant une fois de plus leur mission de protection des bombardiers, se ruent sur les Ju 87, dont la formation se disloque et qui s'empressent de se débarrasser de leurs bombes.

Le commandant Morlat, après avoir touché un *Stuka* apparemment sans succès, en avise un autre qu'il crible de projectiles au niveau de l'habitacle et du moteur; au bout de plusieurs rafales, l'avion ennemi prend feu et disparaît en piqué au sud de Vailly-sur-Aisne. Morlat prend ensuite en chasse un troisième adversaire, le dernier d'un groupe qui fait route cap au nord à 1 000 mètres. Le Ju 87 est sévèrement touché et perd quelques plaques de tôle; il se pose au bord du canal, non loin de Vailly. Le commandant du GC II/3 s'en prend alors à un quatrième *Stuka* qui fait face; Morlat l'évite de justesse, mais ne peut tirer, étant tombé à court de munitions.

Le caporal-chef Peroutka a suivi le premier *Stuka* tiré par son commandant et le descend à 5 km au nord de Condé-sur-Aisne. Son Dewoitine ayant été touché, il doit se poser en rase campagne.

L'adjudant Poincenot en abat un entre Laon et la forêt de Saint-Gobain. L'adjudant Titard, le sous-lieutenant Troyes et le sergent Killy sont crédités d'un probable chacun.

Il est 15h05 quand les patrouilles se reforment. C'est à ce moment que surgissent trois nouveaux groupes de Ju 87 et deux de Hs 123 qui, à l'inverse des précédents, sont escortés par de très nombreux Bf 109. Ceux-ci engagent les Dewoitine pour les empêcher d'atteindre les bombardiers en piqué.

Au terme d'un combat épique de plus de cinq minutes, le capitaine Clausse finit par avoir le dessus sur un adversaire particulièrement coriace; une longue rafale de balles incendiaires l'envoie en flammes au tapis.

> « Pas très heureux du sort que j'ai réservé à leur camarade, sans doute leur chef de dispositif, les autres se ruent sur moi. Il y en a partout, j'en compte une vingtaine à vue de nez. Mettant à profit ma plus grande vitesse de piqué, je bascule le nez de mon DW et je ne redresse qu'au ras de la cime des arbres. Les Boches m'ont suivi. Les balles sifflent autour de moi, parfois certaines font mouche. J'entends distinctement un petit claquement sec sur la tôle. Je file en zigzags serrés en rase-mottes. Ils ne sont pas décidés à lâcher prise. Ils ont la rancune tenace. Je suis en sueur et le pire, c'est que je n'ai même pas le temps d'avoir la trouille tellement je suis concentré sur ma ligne de vol. Un pré, je descends au ras des paquerettes. Un bosquet, je tire sur le manche. Aussitôt, les rafales claquent autour de moi. Puis, tout à coup, plus rien. Je me retourne. Ils ont fini par abandonner. J'arrive à Villers-Cotterêts. Je les ai baladés sur 25 km. »

Le crâne ouvert par une balle qui l'a frappé au sommet du front, le caporal-chef Vaclav Cukr se pose à Cramaille, près de La Fère-en-Tardenois. Il est transporté d'urgence à l'hôpital de Sézanne. Il retrouvera le groupe en Algérie d'où il s'embarquera pour l'Angleterre.

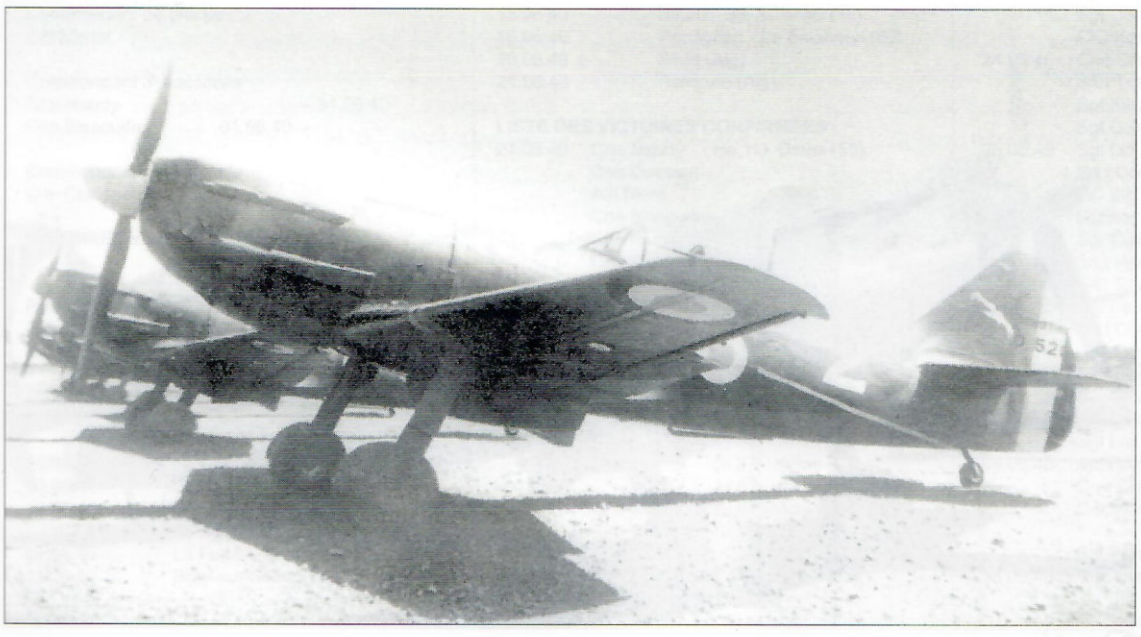
En fin d'après-midi, le commandant Morlat mène une dernière mission qui ne donne rien.

9 - 10 JUIN

Une mission matinale (décollage à 04h00) s'achève sur la poursuite effrénée d'un Do 215 qui dure plus d'un quart d'heure. Tiré successivement par plusieurs pilotes et finalement par le capitaine Clausse, le Dornier réussit à s'échapper en rase-mottes sur un seul moteur... Deux missions, l'une à 14h00, l'autre en fin d'après-midi, ne donnent aucun résultat, malgré plusieurs combats.

Le 10 juin, deux patrouilles doubles arrivent sur le secteur de Pont-Sainte-Maxence pour une mission de destruction. La vue d'un Hs 126 disloque tout le dispositif, les équipiers ayant suivi le capitaine Clausse et le sergent Killy qui ont plongé sur le « mouchard ». Constatant le désordre, Clausse suspend la poursuite et reprend de l'altitude pour reformer ses patrouilles. Encore un brillant exemple de discipline en vol !

Le groupe est désormais rattaché au Sous-groupement n° 43 et, dans la soirée, il apprend son transfert à Bray-sur-Seine.



Alignement de D.520 de la 3e escadrille à Alger-Maison Blanche en juillet 1940. Au premier plan, l'appareil du lieutenant Prayer. On distingue à peine la courte bande tricolore peinte sur les bouches des mitrailleuses.

Le D.520 au combat

Le D.520 n° 208 du sergent Robert Killy en Afrique du Nord après la tourmente.

11 - 15 JUIN

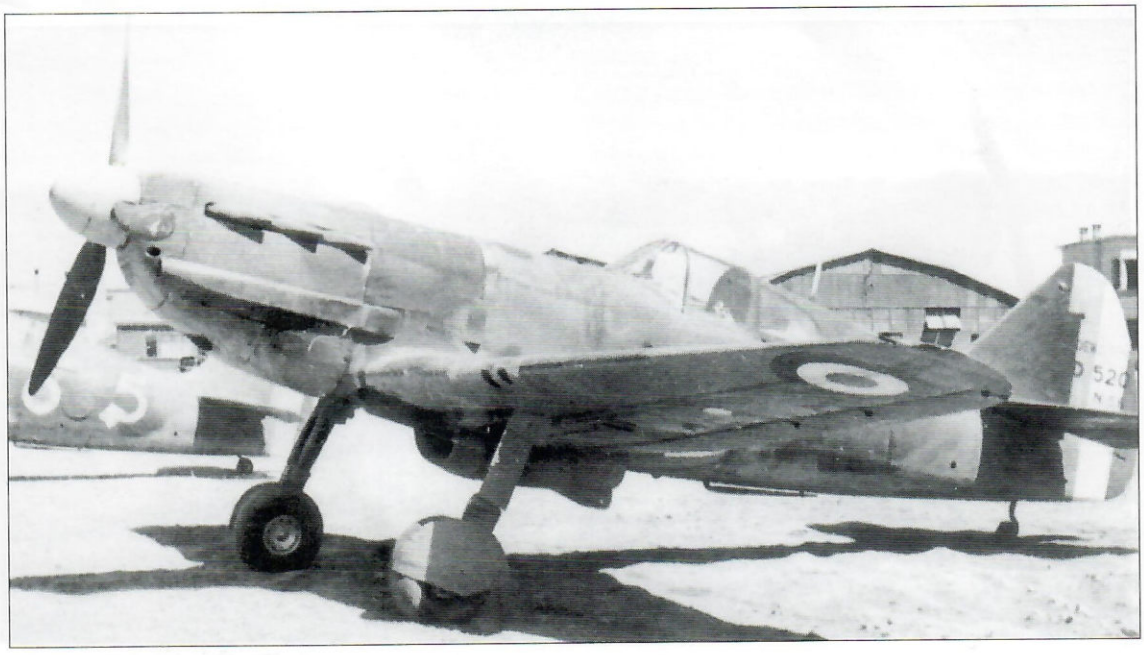
Il n'y reste pas longtemps. Le terrain est déjà occupé par un groupement de bombardement et par le GC III/7. L'apparition de Do 17 dans l'après-midi démontre aisément la vulnérabilité de la plate-forme. À la demande du commandant Morlat, le GC II/3 est envoyé à Auxerre. Avec l'arrivée du GC III/2, la situation est identique.

En fin d'après-midi du 13 juin, une patrouille est assaillie par des Bf 110. Le D.520 du sous-lieutenant de Solminihac est sévèrement secoué. Poursuivi par les chasseurs allemands, il se pose assez durement au sud de Nogent-sur-Seine. Légèrement blessé à l'atterrissage (« casse-croûte collimateur »), il regagne son unité le lendemain.

À 17h00, l'échelon volant arrive à Avord. Au moment de se poser à Sainte-Solange, le lieutenant Jaroslav Gleich déclenche un tonneau à droite et tombe à plat sur la piste. Son avion (n° 77) prend feu. Le malheureux pilote réussit à s'extraire du brasier et à ramper pour s'éloigner des flammes. Il est relevé mourant et décède quelques heures plus tard.

16 JUIN

Dans l'après-midi, le GC II/3 déménage pour Perpignan-La Salanque. Juste avant le départ, sept He 111 arrivent pour bombarder l'aérodrome. Trois pilotes sautent dans leur avion et s'élancent à leur poursuite. La formation allemande se scinde en deux. Le premier groupe de trois avions est pris en chasse par les sous-lieutenants Codet et Troyes. Ils pensent en avoir abattu un à La Charité-sur-Loire (il sera compté comme probable). Le second groupe est rattrapé par le capitaine Clausse qui l'attaque au moment où les Heinkel larguent leurs bombes sur la ville et la gare de Cosne. Clausse en isole un qu'il abat au nord-est de Pouilly-sur-Loire. C'est à la fois la dernière mission de guerre et la dernière victoire du GC II/3.



Le D.520 n° 56 de la 3e escadrille en Afrique du Nord, fin juin 1940.

La 4e escadrille alignée à Relizane au moment de l'armistice.

17 - 25 JUIN

Le 20 juin, le GC II/3 se pose à Blida. L'armistice immobilise ses 18 D.520 survivants à Relizane (Algérie).

Du 19 mai au 16 juin, le groupe a effectué 411 sorties en 638 heures de vol de guerre, livrant 204 combats qui se sont soldés par 30,5 victoires homologuées et 15 probables. Il n'a perdu que quatre tués (dont deux à l'ennemi), un prisonnier et douze blessés.

Les D.520 au GC II/3
(19 mai - 25 juin 1940)

DOTATION INITIALE : 33
n° 51, 59, 60, 61, 64, 66, 68, 75, 77, 80, 96, 97, 109, 112, 117, 118, 123, 125, 128, 130, 131, 137, 141, 161, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 215, 218, 220

RENFORTS : 21
n° 227, 234, 264, 317(école moniteurs, 5 juin)
n° 56, 290, 299, 305, 307, 308, 320 (7 juin)
n° 147 (16 juin)
n° 36, 38, 186, 289 (18 juin)
n° 91 (réparé, rejoint le 19 juin)
n° 152, 155, 332, 343 (22 juin)

REPLIÉS : 30
n° 36, 38, 56, 64, 66, 80, 91, 97, 109, 118, 130, 141, 147, 152, 155, 186, 208, 210, 213, 234, 264, 289, 290, 299, 305, 307, 308, 317, 322, 343

PERTES : 24
En combat : 11
n° 51, 59, 96, 112 (tir ami), 128, 131, 137, 211, 215, 218, 220
Abandonnés :13
n° 60, 61, 68, 75, 77, 117, 123, 125, 161, 209, 212, 299, 320

Ne sont mentionnés que les avions « bon de guerre ».

Le GC II/3
(19.05. - 25.06.40)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Morlat

Commandant 3e escadrille
Cne Naudy - 31.05.40
Cne Bissoudre 01.06.40 -

Commandant 4e escadrille
Cne Clausse

VICTOIRES sur D.520 : 30,5

PERTES À L'ENNEMI
Tués ou disparus 2
(S/C Mikulasek, 25.05.40 - A/C Phénix, 31.05.40)

Prisonnier 1
(Cne Dussaut, 22.05.40)

TERRAINS

09.05.40	Le Luc (83)
19.05.40	Meaux - Esbly (77)
	Bouillancy (60)
02.06.40	La Ferté-Gaucher (77)
11.06.40	Bray-sur-Seine (77)
11.06.40	Auxerre (89)
13.06.40	Avord - Ste Solange (18)
16.06.40	Perpignan - La Salanque (66)
20.06.40	Blida (Alg)
21.06.40	Relizane (Alg)

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

21.05.40	Cne Naudy	He 111	Douai (59)
	Cne Dussaut		
	Adj Biard		
	Cne Bissoudre		
	S/C Tourne		
	C/C Korber		
	S/Lt Codet	Do 17	Villers-Cott. (02)
	Sgt Killy		
	S/Lt Troyes	Bf 110	Soissons (02)
	Sgt Gleich	Do 17	Villers-Cott. (02)
		Bf 110	Villers-Cott. (02)
22.05.40	Cdt Morlat	Ju 87	Arras (62)
	Cne Naudy	Ju 87	Arras (62)
		Ju 87	Arras (62)
	S/C Tourne	Ju 87	Arras (62)
		Ju 87	Arras (62)
	Cne Clausse	Ju 87	Arras (62)
	Cne Clausse	Ju 87	Arras (62)
	Sgt Killy		
	S/Lt Troyes	Hs 126	Arras (62)
	Sgt Cukr	Ju 87	Arras (62)
	Sgt Cukr	Hs 126	Arras (62)
	C/C Korber		
24.05.40	Cne Clausse	Do 17	Aulnoy (77)
	S/Lt Troyes		
	Sgt Killy		
	Sgt Cukr		
26.05.40	Sgt Loï	Bf 109	Amiens (80)
	S/Lt Codet	He 111	Beauvais (60)
	GC III/1		
	Sgt Loï	Do 17	Picquigny (80)
	Sgt Cukr		
	S/Lt Prayer	Do 17	Amiens (80)
27.05.40	S/C Tourne	Do 17	Laon (02)
07.06.40	Sgt Peroutka	Bf 109	Amiens (80)
	S/Lt Codet		
	Cne Bissoudre		
	S/Lt Codet	He 111	Bray-s/ S. (80)
	Sgt Cukr		
	Sgt Cukr	Bf 109	Harbonnières (80)
	Sgt Loï	Bf 109	Poix (80)
08.06.40	Adj Poincenot	Ju 87	Vailly s/- A. (02)
	Cne Clausse	Bf 109	Vailly s/- A. (02)
	Cdt Morlat	Ju 87	Vailly s/- A. (02)
		Ju 87	Vailly s/- A. (02)
	Sgt Peroutka	Ju 87	Condé s/- A. (02)
16.06.40	Cne Clausse	He 111	Pouilly s/- L. (58)

GC II/7

Depuis le début de la « Drôle de Guerre », au cours de laquelle il a remporté dix victoires confirmées sans perte en vie humaine, le GC II/7 stationne à Luxeuil avec ses MS.406.

Il est prévu qu'il soit transformé sur D.520 et, à cet effet, il récupère cinq D.520 d'instruction (n° 5, 6, 11, 26 et 34) dont un est cassé le jour-même de son arrivée à Luxeuil, le 29 avril. Faute de rechanges, les deux autres ne peuvent être maintenus en état de vol, de sorte que le 10 mai à peine plus de la moitié des pilotes ont été lâchés dessus.

Denis Ponteins, alors adjudant-chef, raconte sa prise de contact avec le Dewoitine :

« Le premier D.520 tant espéré fut amené sur la piste de Luxueil le 29 avril 1940 par le capitaine Thibaudet. Comme j'étais le chef pilote de la 4e escadrille, le capitaine Hugo me désigna tout naturellement pour faire les premiers essais. Comblé par cet honneur, je promis d'être à la hauteur et d'exécuter une prise en main retentissante, soit une séance de voltige digne d'un ancien.

« Prise d'altitude, quelques assouplissements et retour verticale piste pour la démonstration : piqué, prise de vitesse, looping et, au sommet de la boucle, bout de bois en croix !... panne d'alimentation... virage prudent, prise de terrain compliquée puis face au terrain... trop long. Je sors les volets, toujours trop long... je sors le train pour me freiner davantage, le 520 n'eut plus alors aucune qualité de planeur et s'enfonça verticalement vers le sol avec une brutalité extrême. Les mécanos se portèrent à mon secours avec le FAR de l'escadrille et me dégagèrent à la hache en brisant l'habitacle. »

14 - 31 mai

La transformation va être hâtée par la Luftwaffe qui, en détruisant la moitié du potentiel du groupe le 10 mai, modifie l'ordre de priorité d'attribution des D.520. Les cinq premiers pilotes partent pour Toulouse le 14 mai. Pierre Boillot, alors sergent-chef à la 4e escadrille, fait partie de ce contingent :

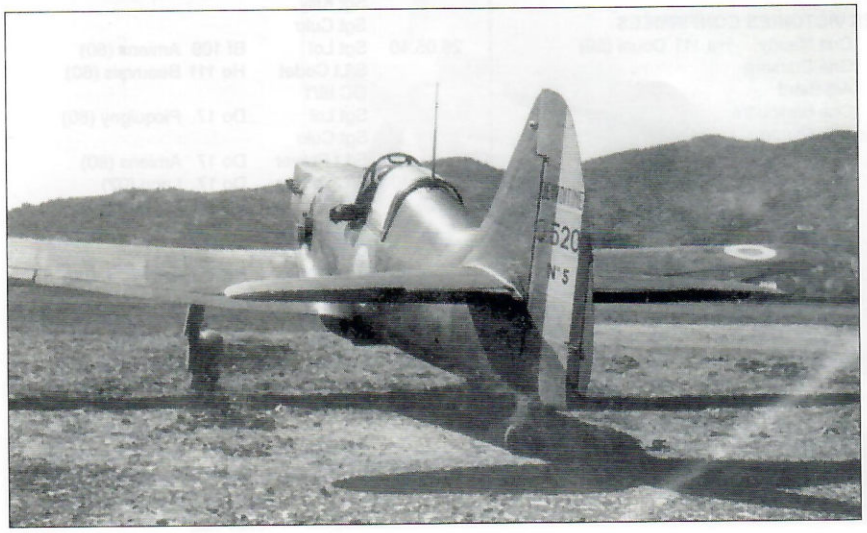
« À Francazal où nous nous présentons dès notre arrivée pour percevoir les appareils, on a l'air surpris de nous voir. D'abord, on ne nous attendait pas, c'est classique; ensuite, il est 16h30 et le travail va se terminer. Il est un peu tard, en effet, pour entreprendre l'opération compliquée qu'est la prise en compte d'un avion, même en période de guerre intensive; enfin, argument décisif, nos appareils ne sont pas prêts. Nous attendrons demain.

« Nous découvrons alors qu'au terme d'une organisation au sujet de laquelle je préfère ne pas donner de commentaires, le constructeur sort de ses chaînes des avions qui ne sont pas prêts à combattre. Les services officiels lui demandent seulement de produire des machines volantes avec les équipements nécessaires au vol. Le reste, le montage des équipement militaires, qui font de cette machine volante un avion opérationnel, c'est l'affaire des services de l'État. Et les services de l'État ne sont pas pressés en ce 14 mai 1940. Les avions "bon de guerre" ne sont pas en définitive aussi nombreux qu'ils devraient être. »

Pendant ce temps, le groupe fait mouvement sur Avelanges (Marey-sur-Tille) le 20 mai afin de couvrir la région de la Saône, Dijon et la frontière suisse. Il dépend désormais du Sous-groupement n° 41 du lieutenant-colonel Dauphinet (PC à Dôle).

L'entrée en action des D.520 au II/7 est une affaire confuse. Certaines sources mentionnent que les premiers D.520 sont remontés à Avelanges dans la matinée du 25, permettant de monter une patrouille légère (sous-lieutenant Gruyelle, commandant Mümler) en accompagnement d'une patrouille double sur Morane dès 16h00. Des bombardiers sont pris en chasse près de Chalindrey et le commandant Mümler tire, apparemment sans résultats, sur un He 111 à l'ouest de Dijon. La victoire lui sera homologuée par la suite, l'épave d'un He 111 ayant été retrouvée près de Grosbois-en-Montagne. Bien qu'elle figure dans le palmarès officiel du GC II/7 et ait donné lieu à une citation pour le pilote tchèque, cette victoire reste douteuse et pourrait en fait provenir d'une confusion avec le combat du 1er juin.

D'autres sources indiquent le retour de la 3e escadrille au



Le D.520 n° 5 servant à l'instruction des pilotes du GC II/7 à Luxeuil.

GC II/7
(30 mai 1940 à zéro heure)

Commandant de groupe : Cdt Durieux

Commandant 3e escadrille : Cne Papin-Labazordière

Commandant 4e escadrille : Cne Hugo

Lieu de stationnement : Avelanges (21)

Nombre d'avions : 35 D.520

(n° 62, 104, 116, 119, 134, 135, 181, 214, 219, 221, 223, 228, 230, 231, 232, 233, 235, 236, 238, 240, 241, 242, 243, 245, 247, 248, 249, 251, 261, 262, 263, 265, 266, 267, 273)

complet en date du 31 mai, ce qui semble plus vraisemblable. Quoi qu'il en soit, les derniers MS.406 sont convoyés le 2 juin.

1er juin

Valables pour les 1er et 2 juin, les ordres de la ZOAE au Sous-groupement n° 41 sont de rechercher la destruction de l'aviation ennemie, principalement dans le secteur des Ve et VIIIe armées. Dès l'aube, de nombreux avions de reconnaissance allemands franchissent le Rhin. Quatre décollages sur alerte ne donnent rien. À 11h15 deux patrouilles (capitaine Papin et adjudant-chef Ponteins) composées chacune de sept D.520 décollent à 11h15 pour intercepter plusieurs vagues de bombardiers.

À la première patrouille, il semble que seul le sergent-chef Lamblin ait aperçu et attaqué une section de He 111. Un des appareils quitte la formation et s'enfuit vers la Suisse. À la seconde patrouille, l'adjudant-chef Ponteins attaque seul un He 111 qu'il voit descendre en spirale en laissant derrière lui une traînée blanche. Denis Ponteins relate son combat :

> « Après avoir mitraillé l'avion en cause au-dessus de Besançon, ce dernier perdait de l'altitude et frôlait les arbres. N'ayant presque plus de cartouches, je ne voulais pas les employer inutilement afin de garder un peu de potentiel de feu pour le retour. Je m'approchai donc très près de l'avion allemand pour m'enquérir de son état et me mis en vol serré avec ma victime pour mieux la contrôler en attendant son crash ! Je reçus alors une giclée mémorable tirée par le mitrailleur de queue, je me crus coupé en deux et lâchai prise, attendant la panne et scrutant les terrains de secours. Mon moteur tournait rond, les gouvernes répondaient bien, je me dirigeai vers le terrain de Marey-sur-Tille; face à la piste je me mis en descente, le train était bien sorti, tout semblait bien se présenter, mais au premier contact avec le sol, tout le train s'effaça et l'avion se disloqua par suite de l'épreuve des balles qui l'avaient fortement atteint. »

Un rapport laissant entendre que cet appareil est tombé dans la vallée de l'Ognon au nord de Besançon permet à Ponteins d'obtenir une victoire homologuée.

À 14h05, une patrouille double légère (quatre avions) décolle sous les ordres du sous-lieutenant Gruyelle pour se porter sur Dijon. Par radio, le capitaine Williame du GC I/2, qui a engagé une formation de bombardiers de retour d'un raid sur Lyon, appelle la patrouille du II/7 en renfort. Également à l'écoute sur la fréquence (commune pour une fois !), le commandant Durieux fait décoller sept D.520 supplémentaires, le dispositif étant commandé par l'adjudant-chef Ponteins.

À 15h25, Gruyelle et ses équipiers attaquent un He 111 isolé, déjà sous le feu de Morane du GC II/2. Quand les D.520 arrivent, le moteur gauche du Heinkel est stoppé et une fumée noire s'échappe du moteur droit. Il perd de l'altitude, rebondit sur le sol et termine sa course dans un bosquet au nord-est d'Arbois. La victoire sera officiellement partagée entre les deux groupes, mais dans le compte rendu d'engagement du II/7, il est bien spécifié que les D.520 sont arrivés à la fin du combat, alors que l'avion allemand était déjà désemparé.

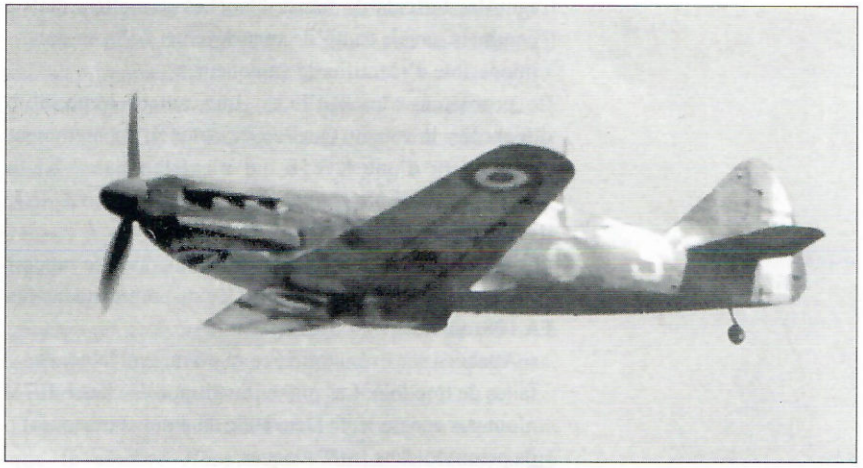
Pendant ce temps, la patrouille Ponteins attaque des Heinkel He 111 au-dessus de Pontarlier, non loin de la frontière suisse. Les Dewoitine effectuent une première passe par trois quarts avant et poursuivent leurs attaques jusqu'à la verticale de Montbéliard. Viennent se mêler au combat trois Curtiss H-75A du GC I/5, dont un est abattu dans les circonstances que relate René Panhard, alors sergent-chef au II/7 :

> « L'après-midi, nous décollions à deux patrouilles pour intercepter sur le chemin du retour de grosses formations de He 111 qui venaient de bombarder Marseille. Je fus le premier à les apercevoir au-dessus du Jura, le long de la frontière suisse. Je partis à leur rencontre après avoir effectué des battements d'aile pour les signaler à l'autre patrouille. Nous pûmes constater qu'avec le Dewoitine nous abordions ce combat dans de meilleures conditions. Cependant, il fallait quand même franchir l'impressionnant rideau de feu avant de se trouver à bonne distance de tir.
> « À un moment donné, je vis un avion Curtiss d'une patrouille venue de Dijon pour se joindre à nous, prendre feu et plonger vers le sol. Le pilote put sauter en parachute non loin de moi et fut recueilli avec de sérieuses blessures. C'était le capitaine (futur général) Accart, bien connu de tous les chasseurs dont il fut l'un des meilleurs. »

Le Heinkel codé A1+CT se pose désemparé non loin d'Échavanne, près de Champagney. Deux membres de l'équipage de l'*Unteroffizier* Gerhard Leppin de la 9./KG 53 sont morts carbonisés, l'un est fait prisonnier et le dernier s'enfuit avant d'être repris deux jours plus tard.

Décidément, les victoires du II/7 sont bien embrouillées, car s'il est fait mention de la présence des trois Curtiss dans le compte rendu d'engagement, la victoire est attribuée sans partage à la patrouille du II/7. De leur côté, les trois pilotes du I/5 seront crédités d'une victoire dans les mêmes conditions. Or, il est manifeste qu'il s'agit de la même victime.

De son côté, le commandant Mümler participe à la destruction d'un He 111 avec une patrouille suisse. Les autorités françaises lui homologuent la victoire d'autant plus facilement que l'appareil du *Stab* II./KG 53 (pilote : *Leutnant* Hohe) s'est écrasé près de Bettlach, en territoire français.Or, cela paraît plus que douteux. Il est en effet impensable que les pilotes suisses aient engagé le combat au-dessus du territoire français et, si le pilote tchèque avait pénétré dans l'espace aérien suisse, il aurait été accueilli avec la même détermination que le Heinkel allemand. En outre, dans leurs comptes rendus [5], les pilotes suisses ne mentionnent à aucun moment la présence d'un chasseur français.



Le D.520 n° 273 de l'adjudant-chef Denis Ponteins, arborant l'une des premières gueules de requin de la guerre.
C'est sur cet appareil qu'il sera abattu et grièvement blessé le 5 juin.

[5] Voir *Messerschmitt chez les Helvètes* par R. Anthoine in Aéro-Journal n° 14 (août-septembre 2000)

Le D.520 (n° 242 ou 266) du sergent-chef Jean Doudiès (d'où le « D » sur le fuselage arrière appartenant à la 4e escadrille du GC II/7 à Meaux-Esbly en juin 1940.

Pour récapituler le palmarès de cette journée du 1er juin, en 44 sorties le GC II/7 revendique :
– deux victoires sûres, dont une aurait dû être partagée avec le I/5;
– une sûre partagée avec le II/2, qui aurait dû être entièrement attribuée à ce groupe;
– une sûre partagée avec une patrouille suisse, sans fondement;
– une probable avec une patrouille suisse, sans fondement.

2 juin

Cinq missions matinales s'achèvent sans résultats notables contre des formations ennemies pourtant nombreuses.
Le plus étonnant reste qu'une victoire est homologuée à une patrouille conduite par le capitaine Papin-Labazordière contre un He 111 tombé en territoire suisse, près d'Yverdon. Cet avion, de la 8./KG 55, précédemment attaqué par des Potez 631 de l'ECN 5/13, est achevé par une patrouille de Bf 109E suisses. Plus étonnant encore, c'est que la victoire sera homologuée au II/7 par la ZOAE à la suite de la publication d'un article dans le *Journal de Genève* du 4 juin !
Le commandant Durieux, dans son rapport de fin de campagne, écrira :

> « Le 20 septembre 1940, le général Vuillemin remettra au groupe le fanion du colonel commandant la 58e escadre allemande tombé le 2 juin à plus de cent kilomètres du lieu de combat. Tous les pilotes ont vu ce jour-là, à plusieurs reprises, des He 111 quitter les pelotons, train sorti, lâchant leurs bombes ou vomissant des torrents de fumée blanches ou noires; mais comment savoir ce qu'ils sont devenus ? Il sera donc impossible d'identifier le vainqueur. »

Le problème, c'est qu'il est tout autant impossible d'identifier le vaincu. Quel est ce colonel, apparemment *Kommodore* d'une KG 58 qui n'existait pas ? Ni la KG 53 ni la KG 55, actives dans le secteur du GC II/7, n'ont eu à déplorer pareille perte.
Ces lignes sont en flagrante contradiction avec le rapport établi par le général de Saint-Céran, commandant les FA 108, qui note :

> « Attaques sans résultat parce que vraisemblablement faites de trop loin. Les pilotes du groupe de chasse II/7 n'ont pas encore leurs Dewoitine en main et manquent de précision dans leurs attaques. »

Durieux soulignera que ses deux meilleurs chefs de patrouille, le capitaine Hugo et le sous-lieutenant Valentin, malades, n'ont pas participé aux combats.

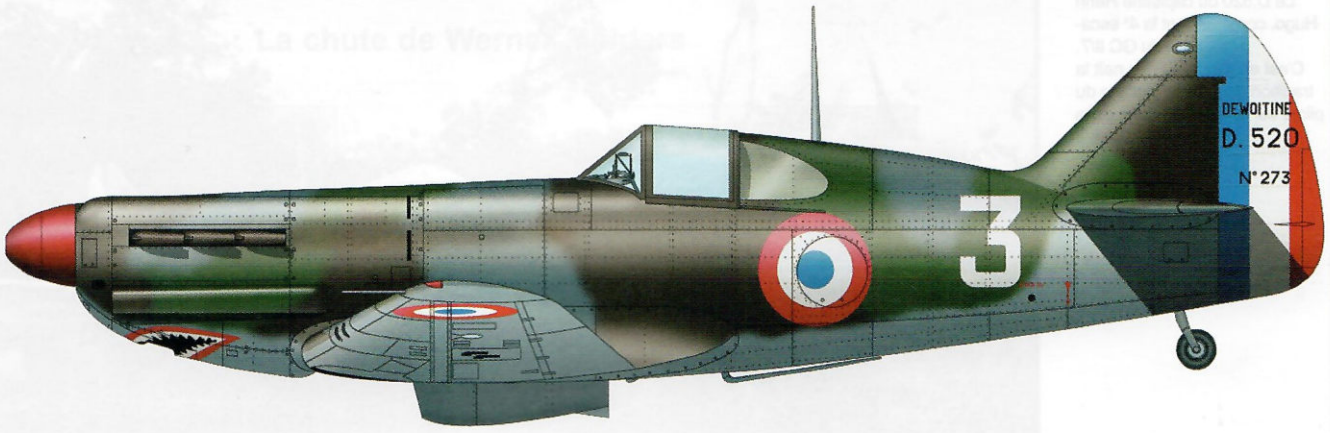
3 - 4 juin

Deux journées calmes, sans rencontre avec l'ennemi. La mission « Tapir » se déroule sans la participation du GC II/7, les bombardiers allemands qui se dirigent et reviennent de la région parisienne passant au nord du secteur imparti au Sous-groupement n° 41.

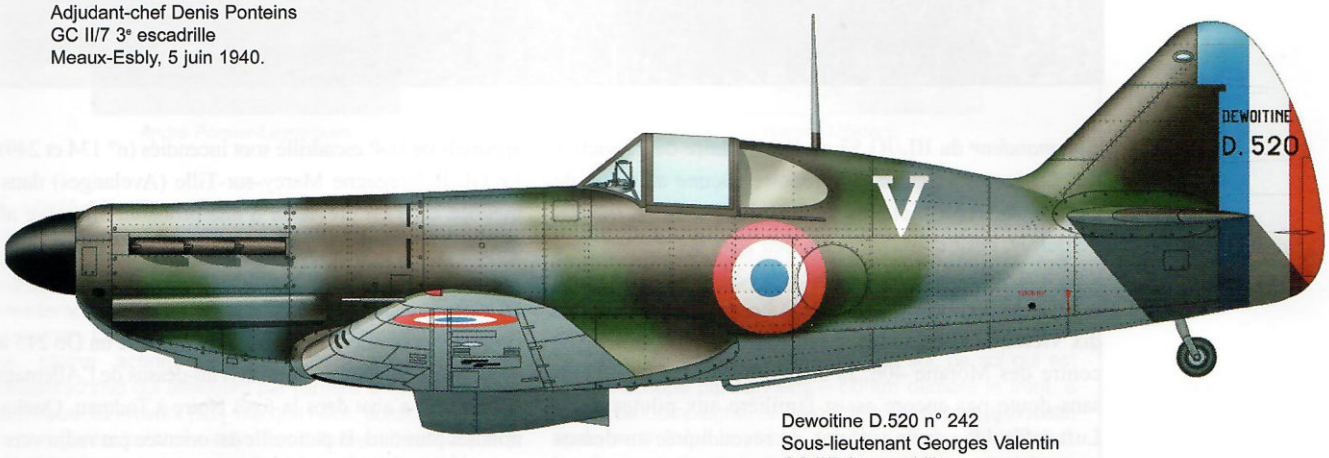
5 juin

Décollage sur alerte à 07h26. Le sergent-chef Doudiès et ses deux équipiers prennent contact avec un Do 215 une heure et demie plus tard. Ils le poursuivent jusque dans la plaine d'Alsace. Bien qu'endommagé, le Dornier réussit à passer le Rhin. On signalera qu'il a dû atterrir près de Pfaffenweiler. Il sera compté comme probable. L'appareil, un Do 17P de la 3.(F)/123, est considéré comme endommagé à 40% par la Luftwaffe.
Face à l'offensive massive des armées allemandes sur le front de la Somme, le GC II/7 est mis à la disposition du Groupement n° 23 (comme quoi, il aurait pu l'être deux jours plus tôt et participer à la mission « Tapir »). En fin de matinée, le gros de l'échelon volant (25 D.520), ainsi que quelques mécaniciens, est transféré à Meaux-Esbly pour être placé de manière provisoire sous les ordres du GC I/3. Les possibilités d'accueil du terrain étant limitées, le II/7 vivra pendant son court séjour dans des conditions délicates.
La première mission, retardée par la lenteur du ravitaillement en essence, ne décolle que vers 16h30. Elle implique trois patrouilles sous le commandement du capitaine Hugo et une patrouille inférieure du GC I/3. À peine arrivées sur le secteur Compiègne–Estrées-Saint-Denis une demi-heure plus tard, elles sont coiffées par une quinzaine de Bf 109, piquant de beaucoup plus haut, soleil dans le dos.
La patrouille haute encaisse le premier choc. L'adjudant-chef Denis Ponteins (D.520 n° 273) est abattu en flammes. Sérieusement blessé, il saute au-dessus de Berny-sur-Noye. Le sergent Raymond Bret évite le pire, mais victime d'une grave lésion aux poumons en effectuant une manœuvre trop brutale, il doit se poser à Évreux pour être transporté à l'hôpital.
Le futur colonel Pierre Boillot, alors sergent à la 4e escadrille, se souvient de ce combat :

> « Je vois alors de très loin une grappe de petits points noirs que j'identifie pour être des Messerschmitt 109, qui se déplacent rapidement de gauche à droite et se rapprochent de nous. Si nous continuons ainsi, nous allons nous croiser et ce sont eux qui vont être dans le soleil. Il faudrait mettre pleins gaz, virer à droite et monter, alors nous serions idéalement placés pour les attaquer par surprise. C'est ce qu'il faudrait faire sans aucun doute pour engager ces chasseurs ennemis, mais voici que nous virons à gauche et que nous descendons, tournant ainsi le dos à nos adversaires. J'apprendrai plus tard que notre chef de patrouille manœuvre par rapport à un autre dispositif adverse qui se trouve plus bas et que je n'ai pas vu.
> « En attendant, ceux qui m'intéressent et qui nous ont aperçus, car ils se trémoussent comme des diables, viennent de disparaître dans le soleil. Ils ne sont pas



Dewoitine D.520 n° 273
Adjudant-chef Denis Ponteins
GC II/7 3e escadrille
Meaux-Esbly, 5 juin 1940.



Dewoitine D.520 n° 242
Sous-lieutenant Georges Valentin
GC II/7 3e escadrille
Avion abandonné le 15 juin 1940 à Saint-Bonnay-de-Cray (71)

© P-A. Tilley - 2004

longs à reparaître juste derrière mes deux camarades de la patrouille haute qui n'ont absolument rien vu car ils volent très près l'un de l'autre, trop près, en ligne droite, comme pour un défilé. Dans l'impossibilité de les prévenir, je vois cela rapidement car l'un d'eux [Ponteins] est presque aussitôt abattu en flammes. Il soutiendra contre toute évidence après la guerre qu'il a été abattu par la DCA. Quant à l'autre [Bret], il réalise soudain ce qui se passe. Sa manœuvre évasive est si brutale que dans l'air raréfié des hautes couches son Dewoitine part immédiatement en vrille. Les Allemands, dont plusieurs sont en train de tirer, croient sans doute l'avoir sévèrement touché et ne le poursuivent pas. Pour ma part, je le vois plonger vers le sol en tournoyant et je le perds de vue. »

Dans une correspondance privée, le lieutenant-colonel Denis Ponteins a raconté son combat et ses propos contredisent l'affirmation de son camarade :

« En ce qui me concerne, chef patrouille haute, je me retrouvai avec un seul équipier, le sergent Bret, le lieutenant Bouton étant rentré au terrain (moteur chauffait).

« Malgré l'intervention du sergent Boillot venu à mon secours, je fus descendu en flammes et dus abandonner mon appareil, privé d'une partie de son plan gauche. Après des efforts désespérés pour sortir de ma carlingue, je sautai en parachute au milieu de la mêlée. Pendant ma descente les 109 passaient au ras de mes ficelles, j'étais mort de peur !... Après avoir pris contact avec le sol brutalement à cause d'un vent violent, je fus traîné sur une herse aux pointes mordantes. Empêtré dans celle-ci, à moitié assommé, les artilleurs d'une batterie de 105 installée à Flers-sur-Noye vinrent me récupérer, l'arme en joue ! C'était l'époque de la "parachutite"; j'étais l'espion et je dus mon salut à mon accent de Gascogne. »

Poursuivant leur piqué, les Bf 109 ouvrent le feu sur la patrouille intermédiaire. Le sous-lieutenant Camille Louis (D.520 n° 240) va s'écraser près du Quesnel-Aubry; son corps ne sera identifié qu'en 1942.

La patrouille basse, prévenue, peut esquiver l'attaque. Le sous-lieutenant Pomier-Layrargues cabre légèrement son avion et aligne le leader de la formation allemande qu'il touche; le pilote doit sauter en parachute près de Canly, où il est fait prisonnier.

La formation allemande arrive alors à la hauteur de la patrouille du GC I/3 qui fait face et un gigantesque combat tournoyant s'engage.

René Pomier-Layragues, aux prises avec cinq Bf 109, réussit à en abattre un avant de succomber sous le nombre. Son D.520 n° 266 s'écrase à Marissel, dans les faubourgs de Beauvais. Les autres pilotes parviennent à se dégager et à regagner Meaux individuellement. Le capitaine Hugo, dont les armes ne fonctionnent pas, rentre avec la patrouille du I/3.

Le pilote abattu par René Pomier-Layrargues n'est autre que le célèbre *Hauptmann* Werner Mölders, alors

Le D.520 du capitaine Henri Hugo, commandant la 4e escadrille du GC II/7. C'est en juin 1940 que naît la tradition de peindre l'initiale du pilote sur le fuselage dans cette escadrille.

Kommandeur du III./JG 53 et déjà titulaire de 25 victoires. Curieusement, il n'en remporte aucune au cours de ce combat. Trois victoires sont attribuées au III./JG 53. Toutefois, pour compliquer un peu plus les choses, sept victoires sont homologuées au I./JG 27 à la même heure et au même endroit (vers 18h20 heure allemande). Les dix victoires allemandes [6] ont toutes été revendiquées contre des Morane 406, la silhouette du D.520 n'étant sans doute pas encore assez familière aux pilotes de la Luftwaffe. Une seule victoire est revendiquée au-dessus de Beauvais, l'une des deux attribuées au cours de ce combat à l'*Oberleutnant* Gerhard Homuth.

Deux autres missions ont lieu dans l'après-midi. La seconde est commune avec le I/3. Un combat se déroule entre les D.520 et des Bf 109 qui protègent un Hs 126. Ce dernier est abattu par la patrouille du I/3, et au II/7 le sous-lieutenant polonais Wiktor Strzembosz (D.520 n° 233) subit un sort identique. Grièvement blessé, il est transporté à l'hôpital. Son vainqueur figure parmi les quatre pilotes du I./JG 1 ayant revendiqué cinq victoires dans le secteur.

6 - 9 JUIN

Le II/7 fournit 21 sorties sans résultat notable le 6 juin et 17 le lendemain. Cependant, lors du retour de la seconde mission, vers 18h20, la patrouille se heurte à des He 111 au-dessus de la forêt de Chantilly. Le sergent-chef Panhard est aux premières loges :

> « ... au retour d'une deuxième mission dans l'après-midi, j'avisai deux Heinkel 111 qui avaient probablement dû abandonner leur formation. Le capitaine Hugo et le sergent Boillot les avaient déjà accrochés. Après quelques passes de tir qui les obligèrent à descendre vers le sol en fumant, nous dûmes les abandonner, car il nous restait à peine assez de carburant pour rentrer à Esbly. Lorsque les mécaniciens firent le plein, ils s'aperçurent que mon réservoir était complètement vide. Je n'aurais pu voler une minute de plus ! Nous apprîmes peu après que nos victimes avaient dû se poser en campagne et leur équipage fait prisonnier. »

Une seule victoire sera créditée aux trois pilotes.

Le 8 juin, pour la deuxième fois en deux jours, le terrain d'Esbly est bombardé par la Luftwaffe. Cette fois, deux appareils de la 4e escadrille sont incendiés (n° 134 et 249).

Le GC II/7 regagne Marey-sur-Tille (Avelanges) dans la matinée du 9 en prévision d'une probable offensive allemande sur le Rhin.

10 JUIN

En fin d'après-midi, une patrouille accroche un Do 215 à la verticale de Mulhouse. Poursuivi au-dessus de l'Allemagne, le bimoteur s'abat dans la forêt Noire à Todtnau. Quelques minutes plus tard, la patrouille est orientée par radio vers un autre bimoteur qui survole la région de Remiremont. Il s'agit d'un Do 17P de la 1.(F)/123 qui est abattu près de Mélisey, faisant deux tués; le troisième membre de l'équipage a sauté en parachute et sera capturé.

Une troisième victoire, probable celle-là, contre un autre Dornier de reconnaissance est attribuée aux sergent Martin et caporal-chef Nowakiewicz. Il semble toutefois qu'il y ait eu confusion avec les combats du 15 juin.

11 - 14 JUIN

L'activité est de plus réduites pendant ces quatre jours. Le 13, le II/7 est temporairement placé sous les ordres du Groupement n° 22 et se déplace en conséquence à Ounans, piste auxiliaire de l'aérodrome de Chissey.

15 JUIN

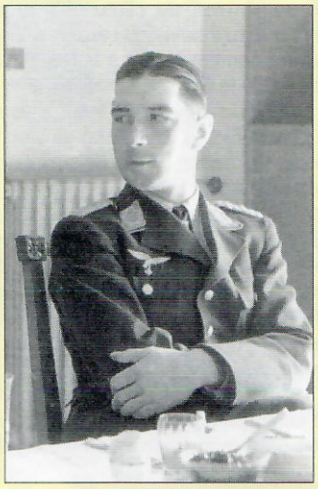
Au cours d'une mission commencée à 09h00, le II/7 intercepte deux Hs 123. L'un des deux s'échappe, mais le second tombe sous les projectiles du sous-lieutenant Valentin près de Saint-Avold. Le II./LG 2 signale bien une perte (pilote blessé), mais la veille. Comme ces appareils avaient plutôt l'habitude de travailler en groupe et non par paire, il est probable qu'il s'agisse d'une erreur de transcription et qu'il faille lire Hs 126, d'autant qu'un appareil de la 2.(H)/23 a été perdu dans la région de Langres.

Trois Do 17 sont ensuite poursuivis en rase-mottes. L'ailier droit est abandonné un moteur en feu. Il est compté comme probable aux sous-lieutenant Valentin, sergent-chef Lamblin, sergent Boillot et caporal-chef Nowakiewicz.

[6] Dix victoires pour quatre pertes (trois au II/7 et une au I/3), on est dans la bonne moyenne de la surestimation générale des victoires allemandes de la campagne à l'Ouest.

La chute de Werner Mölders

André Pomier-Layrargues.



Werner Mölders

À 17h15, décollage avec une escadrille. Nous volons jusqu'à Amiens. Le temps est presque écoulé. Au-dessus de nous, des appareils. Nous ne pouvons pas les reconnaître. Nous montons à 7 000 mètres. Ce sont des Messerschmitt, aussi nous redescendons et nous rentrons au terrain. Là, soudain, six Morane. Je passe à l'attaque et en pleine action, j'aperçois deux escadrilles de Messerschmitt qui attaquent par l'arrière le même ennemi que nous. Ils arrivent plus vite que nous, aussi je me retire pour regarder les choses d'en haut. Ils tirent beaucoup trop tôt et le cirque commence, dans lequel quelques Morane se lancent courageusement au combat. Voilà un Messerschmitt qui tombe en flammes, le pilote pendu à son parachute.

Je regarde un moment ce combat et j'attaque ensuite un Morane que trois Messerschmitt essaient en vain de tirer pendant qu'il tourne en rond. Je réussis à l'avoir un instant dans mon viseur. Il m'échappe, mais il ne s'avoue pas vaincu. Soudain, il remonte au-dessus de moi. Je le perds de vue derrière mon aile. Le voilà encore, en dessous de moi, sur le côté. Nom de Dieu ! Ce Morane se met à tirer ! Toutefois, de trop loin. Je vire de bord pour venir dans le soleil. Il doit m'avoir perdu de vue, car il s'en va dans la direction opposée et disparaît dans le sud.

En dessous de moi, deux Messerschmitt se battent avec un dernier Morane. J'observe le combat qui se déroule en rase-mottes. Le Morane, en virant constamment, arrive à se dégager d'une fusillade efficace.

Un coup d'œil en arrière, vers le haut. Le ciel est encore plein de Messerschmitt qui volent dans tous les sens.

Je suis à environ 8 000 mètres lorsque, soudain, tout crépite, tout étincelle dans ma cabine, je n'y vois plus !

Le levier des gaz est fracassé, le manche à balai s'incline vers l'avant, je tombe à la verticale. Il faut sortir ou je suis foutu !

J'empoigne le levier et la cabine s'envole. Mon brave zinc se cabre encore une fois, ce qui me donne la dernière occasion de déboucler mon harnais et de me lever sur mon siège. Je suis libre ! Je tire sur la corde du parachute, elle me reste dans la main, elle est arrachée. Je suis terrorisé. J'agrippe quelque chose au-dessus de moi, mais déjà mon parachute est ouvert.

Et maintenant, c'est le calme complet. J'aperçois encore mon appareil sans pilote qui s'abat. L'aile gauche est fortement déchirée. Peu avant de toucher le sol, il se cabre pour la dernière fois, comme s'il ne voulait pas croire qu'après vingt-cinq victoires, c'est lui qui est vaincu. Puis il retombe à la verticale.

Je suis pendu bien tranquillement à mon parachute. Je cherche mon adversaire, mais je ne vois que des Messerschmitt qui tourbillonnent autour de moi, rien que des Messerschmitt !

Je descends silencieusement vers le sol, ce sol qui est encore occupé par l'ennemi – 60 km derrière le front, à l'ouest de Compiègne. Je prends mon pistolet et je le mets, après avoir libéré la sûreté, dans ma poche de pantalon. En dessous de moi, deux paysans rassemblent leurs chevaux et foutent le camp. Un petit tour d'horizon me permet d'apercevoir un petit bois, autrement il n'y a que de la prairie.

Le sol se rapproche vite, j'atterris, les jambes pliées, relativement facilement. Je me dégage aussitôt du parachute et je cours vers le bois. De tous les côtés, je vois les Français accourir. Me voici déjà à la lisière du bois. Une balle siffle à mon oreille.

Je jette ma veste fourrée et je cours à perdre haleine, jusqu'à l'autre extrémité du petit bois. Y rester n'a aucun sens, car ils vont le fouiller systématiquement. De l'autre côté de la lisière du bois je m'arrête un moment et je vois, de partout, des soldats et des paysans courir dans ma direction. Devant moi, il y a un grand champ de luzerne. Je plonge dedans pour m'éloigner le plus possible de l'endroit de mon atterrissage. Soudain, j'entends dans le voisinage une puissante détonation et je vois un épais nuage de fumée bleue s'élever dans le ciel. Mon appareil qui a pris feu en tombant vient d'exploser.

Je rampe sur les coudes et sur les genoux en observant prudemment les environs. Je constate que le champ est fouillé comme le reste et que des hommes s'approchent de moi. Je m'aplatis complètement dans le champ. Un paysan n'est plus qu'à dix mètres de moi, mais il passe sur ma gauche et ne me voit pas. Je crois déjà le danger passé, lorsque l'on m'appelle derrière moi... c'est raté !

Je me lève, les bras en l'air. Là, je vois partout des soldatds et des paysans en train de fouiller le champ. Au moment où je me dresse, un soldat revenu à l'état sauvage, tire sur moi. La balle siffle au ras de mes oreilles, mais ne me touche pas. Me voilà donc prisonnier...

Extrait de Werner Mölders, l'as des as, *par F. von Forell, éditions France-Empire, Paris 1977.*

Georges Valentin

Georges Valentin est né le 19 mai 1908 dans le Rhône. Titulaire de son brevet de pilote obtenu dans le civil grâce à une bourse, il devance l'appel à l'âge de 19 ans et est incorporé comme soldat à Istres. Après ses classes, il est affecté à la 6ème escadrille du 38ème régiment de Thionville. Sergent en novembre 1927, puis sergent-chef en avril 1933, il rejoint le GC II/7 en janvier 1936.
Lorsque la guerre éclate, il est adjudant-chef. Il passe officier en mars 1940.
Au terme de la campagne de France, il suit son groupe, replié sur la Tunisie. À l'exception de quelques escarmouches avec des avions britanniques en convoyage ou égarés, le GC II/7 traverse la période de l'armistice dans le calme. Il reprend la lutte, réarmé en Spitfire, pour la phase finale de la campagne de Tunisie, fin avril 1943.
Valentin, capitaine en juin 1944, prend le commandement de la 1ère escadrille le 6 juillet. Son groupe arrive en France le 3 septembre pour appuyer les troupes françaises et alliées dans leur progression le long du sillon rhodanien.
Le 8 septembre 1944, au cours d'une mission au-dessus de Dijon, Georges Valentin est abattu et tué par la *flak* : « *L'avion passait en rase-mottes au-dessus de la caserne Vaillant qui était encore occupée par l'envahisseur, lorsque son aile droite fut touchée par un tir de mitrailleuse. Il donna alors l'impression de vouloir prendre la rue en enfilade pour tenter de se poser. Las, il heurta le toit de la maison voisine et s'écrasa sur la petite bâtisse* ».

Le palmarès de Georges Valentin

21.11.39	Do 17	Hattstat [68]	15.06.40	Hs 126	St-Avold [57]
11.05.40	He 111	Brassy [80]	15.06.40	Do 17	Leurville [52]
13.05.40	Do 17	Hugelheim [D]	29.11.40	Blenheim	Ras el-Koran [Tun.]
10.06.40	Do 17	Todtnau [D]	30.09.43	Do 217	Ajaccio [20]
10.06.40	Do 17	La Chaume [70]	30.10.43	Ju 88	Ajaccio [20]

Touché par la *flak*, le sergent Lamblin pose son D.520 n° 235 sur la piste de vol à voile de Pont-Saint-Vincent, situé sur un plateau dominant Nancy, ville encerclée par les Allemands. Le sergent Panhard part en Potez 58 pour le récupérer; cependant, ce n'est qu'au terme d'une longue odyssée que les deux hommes retrouveront leur groupe en Tunisie à bord chacun d'un D.520 neuf que le GC I/5 avait replié à Alger.

« Les officiers, racontera plus tard René Panhard, surtout Papin, nous réservèrent un accueil assez froid. Sans même nous demander d'explications, ils nous envoyèrent vers un grand hangar agricole rempli de paille où tous les sous-officiers passaient la nuit. Nos camarades nous expliquèrent que nous avions été portés disparus et rayés des effectifs. Notre retour inopiné créait donc des problèmes à nos chefs... ce fut pour nous une leçon de modestie. »

Vers 16h00, au retour d'une couverture dans la région de Chaumont, une patrouille tombe sur un Do 17. Deux aviateurs sautent en parachute et l'appareil appartenant à la 1.(H)/21 va s'écraser près de Leurville. Toutefois, le commandant Mieczyslaw Mümler a été touché pendant le combat. Il doit poser son n° 242 en plein *no man's land* près de Gray. Il rejoindra en Tunisie avant d'être évacué sur la Grande-Bretagne.

Pour retrouver la trace de colonnes ennemies qui progressent quelque part entre Langres et Dijon, le haut commandement demande à la chasse des missions de reconnaissance. Le commandant Pépin participe à l'une d'elles dans la soirée. Apercevant une colonne près de Langres, il pique pour la mitrailler. Il est aussitôt intercepté par une formation de Bf 109 qui l'abat aux environs de Humes. L'épave du D.520 n° 238 ne sera retrouvée que fin 1941.
En fait, la Luftwaffe ne revendique aucune victoire aérienne dans ce secteur. Étant donné que le commandant René Pépin a disparu seul, donc *a priori* sans témoin, on peut penser qu'il a été abattu non par la chasse, mais par la *flak* légère de la colonne qu'il mitraillait.

16 - 25 JUIN

Le repli vers le Sud puis l'Afrique du Nord commence le 16 juin. En fin de journée, le groupe effectue ses ultimes missions sur la France, des reconnaissances à vue.
Le 20 juin, après avoir perçu sept avions neufs à Francazal, le groupe fait décoller 20 D.520 en direction de Bône. Au décollage de Souk el-Arba, le 24, le sergent Catois, victime d'une panne de moteur, est grièvement blessé.
Les 24 appareils du GC II/7 sont immobilisés le 25 juin sur le terrain d'Oudna.

Le commandant André Durieux commande le GC II/7 pendant quatre ans, entre le 27 septembre 1937 et le 30 septembre 1941. Il assurera l'intérim après la mort accidentelle de son successeur, le commandant Dumouchel de Prémare le 8 novembre 1941, jusqu'à l'arrivée du commandant Adam, le 31 janvier 1942.
(Archives Aéro-Journal)

Les D.520 au GC II/7
(31 mai - 25 juin 1940)

DOTATION INITIALE : 35
n° 62, 104, 116, 119, 134, 135, 181, 214, 219, 221, 223, 228, 230, 231, 232, 233, 235, 236, 238, 240, 241, 242, 243, 245, 247, 248, 249, 251, 261, 262, 263, 265, 266, 267, 273

RENFORTS : 10
n° 58, 136, 178, 182, 191, 325 (15 juin)
n° 193 (17 juin)
n° 347 (18 juin)
n° 389 (22 juin)
n° 319 (26 juin)

CESSIONS : 7
n° 116, 181, 214, 221, 231, 241, 251

REPLIÉS : 22
n° 58, 62, 104, 136, 178, 182, 191, 193, 219, 223, 228, 232, 236, 243, 245, 248, 261, 265, 319, 325, 347, 389

PERTES : 16
Au combat : 9
n° 119, 233, 235, 238, 240, 242, 247, 266, 273
Abandonnés : 7
n° 134, 135, 230, 242, 249, 263, 267

Ne sont mentionnés que les avions « bon de guerre ».

Le GC II/7
(31.05. - 25.06.40)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Durieux

Commandant 3e escadrille
Cne Papin-Labazordière

Commandant 4e escadrille
Cne Hugo

VICTOIRES sur D.520 : 11

PERTES À L'ENNEMI
Tués ou disparus 3
(S/Lt Louis, S/Lt Pomier-Layrargues, 05.06.40 - Cdt Pépin, 15.06.40)

TERRAINS

20.05.40	Avelanges (21)
05-09.06.40	Meaux - Esbly (détachement)
13.06.40	Ounans (Chissey)
15.06.40	Feurs
16.06.40	St-Étienne-Bouthéon
17.06.40	Carcassonne
18.06.40	Perpignan - La Salanque
20.06.40	Bône
22.06.40	Souk el-Arba
24.06.40	Oudna

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

01.06.40	A/C Ponteins	He 111	Besançon
	S/Lt Gruyelle	He 111	Arbois
	S/Lt Krol		
	Sgt Grmaud		
	C/C Nowakiewicz		
	GC II/2		
	Cdt Mümler	He 111	Champagney
	Lt Bouton		
	A/C Ponteins		
	S/C Doudiès		
	S/C Panhard		
	Sgt Martin		
	Sgt Passemart		
	Cdt Mümler	He 111	Bettlach
	Aviation suisse		
02.06.40	Cne Papin	He 111	Ursins
	S/C Doudiès		
	S/Lt Krol		
	Sgt Grimaud		
	Sgt Gauffre		
05.06.40	S/Lt Pomier-Layrargues		
		Bf 109	Canly
	S/Lt Pomier-Layrargues		
		Bf 109	Le Quesnel-Aubry
07.06.40	Cne Hugo	He 111	St-Quentin
	S/C Panhard		
	Sgt Boillot		
10.06.40	S/Lt Valentin	Do 17	Todtnau
	Cdt Pépin		
	S/C Lamblin		
	S/Lt Valentin	Do 17	Mélisey
	Cdt Pépin		
	S/C Lamblin		
15.06.40	S/Lt Valentin	Hs 126	St-Avold
	S/Lt Valentin	Do 17	Leurville
	Cdt Mümler		
	Sgt Grimaud		
	Sgt Martin		
	Sgt Passemard		

GC III/3

PRÉVU POUR ÊTRE transformé sur D.520, le GC III/3 touche ses trois premiers D.520 d'instruction en provenance du GC I/3 (n° 12, 15 et 29) sur le terrain de Beauvais-Tillé le 19 avril. Cependant, les malheurs survenus entre-temps au GC II/7 vont faire que la priorité lui sera accordée au détriment du III/3.

20 MAI - 4 JUIN

Le 20 mai, le groupe est envoyé à Cormeilles-en-Vexin et doit détruire sur place le n° 29, endommagé par un bombardement quelques jours plus tôt. Les deux autres sont renvoyés à Toulouse pour être remis au niveau « bon de guerre ».

Le 23 mai, un premier détachement commandé par le lieutenant Morin se rend à Toulouse pour réceptionner les premières machines opérationnelles. Il y est rejoint le lendemain par la 5e escadrille. Les 15 D.520 affectés à cette escadrille remontent à Cormeilles en ordre dispersé le 30 mai et le 2 juin (deux appareils sont accidentés pendant le trajet, le n° 246 et le n° 268).

Le lendemain, la 6e escadrille part à son tour chercher ses Dewoitine. Elle perçoit 21 appareils entre le 4 et le 8 juin (dont le n° 274 qui sera accidenté).

La première mission sur D.520 est menée à bien le 3 juin, mais elle ne donne pas lieu à un accrochage avec la Luftwaffe. Aucune mission n'est demandée le 4 juin.

La transformation du III/3 en pleine bagarre se fait dans la douleur. Le groupe est réduit à une seule escadrille entre le 24 mai et le 8 juin et la préparation des appareils s'avère longue et délicate. En outre, trois pilotes doivent rallier Cazaux pour y faire réparer leur armement défectueux. Tout ceci fait que le jour où commence la bataille de France, le GC III/3 ne dispose pas de plus de dix avions en état de combattre.

5 JUIN

À 08h15, douze bombardiers allemands viennent lâcher leurs « crottes » sur le terrain de Cormeilles, endommageant un D.520 de la 6.

À peu près au même moment, entre Aumale et Sénarpont, une patrouille engage un Do 17 isolé. Le sergent Stehlik ouvre le feu en premier, par derrière et par en dessous. Le Dornier descend en spirale et tente de regagner ses lignes en rase-mottes. Il est à nouveau tiré par Stehlik, puis par le capitaine Baudoin, qui termine seul la chasse, son équipier n'ayant plus de munitions. Il tire encore trois rafales et le Dornier se pose en flammes train rentré dans un champ près de Frévent-Saint-Pol.

En début d'après-midi, une patrouille triple décolle pour participer à la protection sur zone d'une mission de bombardiers français entre Proyart et Péronne. Prévenue trop tard, elle rate le rendez-vous avec les GC II/7 et I/8 et, lorsqu'elle arrive sur le secteur, ces deux groupes sont déjà en pleine bagarre avec des 109, pour une fois inférieurs en nombre. L'adjudant-chef Roger, qui commande la patrouille du III/3, décide de ne pas intervenir.

Cependant, le sergent Jacques Casaneuve en a décidé autrement. Il quitte sa formation et plonge dans la mêlée. Il ne rentrera pas. Après avoir descendu deux Bf 109, il subit le même sort. Il parvient à sauter de son D.520 n° 260 et, grièvement brûlé, il devra être conduit à l'hôpital de Compiègne [7].

Au même moment, une patrouille décolle à vue sur six Do 17 protégés par quatre Bf 110 qui viennent bombarder à nouveau le terrain. L'engagement n'est pas concluant, à part quelques trous d'un côté et de l'autre, mais les bombardiers repartent avec leurs bombes, ce qui, tout compte fait, était le but de la manœuvre.

En fin d'après-midi, une patrouille en mission de destruction sur le secteur de Ham attaque des He 111, tandis que les deux patrouilles d'accompagnement se frottent à une trentaine de Bf 110. Chose curieuse, aucun avion français n'est touché – apparemment, aucun avion allemand non plus.

[7] Ce jeune sergent de 22 ans aussi fougueux qu'indiscipliné participera à la campagne de Syrie et sera tué en combat aérien au *Normandie-Niémen*, le 13 octobre 1944.

Un des D.520 d'instruction versé au GC III/3 à Beauvais-Tillé le 19 avril 1940. (SHAA)

GC III/3

Commandant de groupe : Cne Le Bideau

Commandant 5e escadrille : Cne Baudouin

Commandant 6e escadrille : Cne Duval

Lieu de stationnement : Illiers-l'Évêque (27)

Dotation initale : 32 D.520

(n° 52, 67, 76, 103, 121, 139, 140, 171, 180, 239, 246, 250, 253, 255, 258, 259, 260, 268, 269, 270, 271, 272, 274, 275, 276, 278, 279, 280, 282, 283, 297, 306)

6 JUIN

Dans la matinée, le III/3 reçoit l'ordre d'occuper le terrain d'Illiers-l'Évêque (25 km au sud-est d'Évreux). Le transfert ne s'effectuera que le lendemain, le temps pour l'agriculteur de faucher le champ de seigle.

Dans l'après-midi, une patrouille triple s'intègre à un dispositif plus large destiné à protéger notre aviation de bombardement sur Rosières-en-Santerre. L'apparition de Bf 109 dissocie les patrouilles. Le lieutenant Morin se bat pendant près de cinq minutes avec un chasseur allemand qui touche très durement son Dewoitine; hélice détériorée et cellule en dentelle, Morin rentre avec un éclat d'obus dans le mollet. Le sous-lieutenant Jean Sauvage livre également une longue lutte avec un 109; il rentre avec une partie du gouvernail de direction en moins, l'aileron droit arraché et le réservoir d'huile percé.

Le sous-lieutenant Fouchier revient dans un avion à peu près dans le même état, heureux d'avoir été débarrassé *in extremis* d'un 109 qui était sur le point de lui asséner le coup de grâce par son chef de patrouille, l'adjudant-chef Roger.

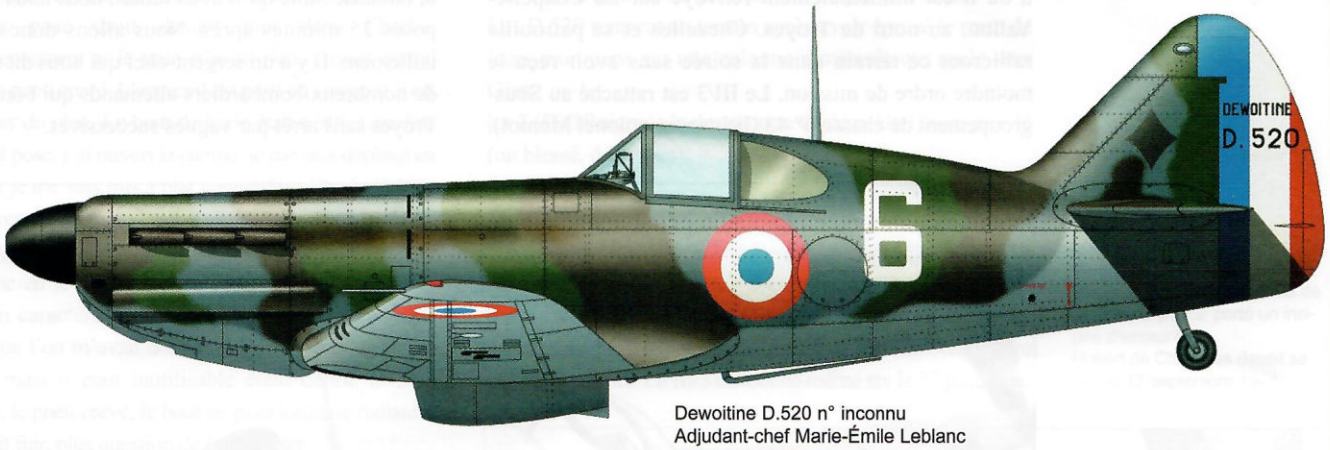
La troisième patrouille, formée par deux pilotes tchèques, le lieutenant Cizek et le sergent Stehlik, est surprise par une formation de 109 qui arrive en piqué sur elle. Cizek dégage en piqué avec un 109 accroché à ses basques. Il le sème et avise un autre 109 qui vient juste d'être attaqué par des MS.406 et qui reprend lentement de l'altitude. Il ouvre le feu de près à une altitude de 500 mètres et le voit atterrir près de Beuvraignes, à quelques kilomètres au sud de Roye et à l'est de Montdidier. Stehlik attaque le 109 qui suit son chef de patrouille et l'abat en flammes près de Montdidier.

Le 109 revendiqué par Cizek est incontestablement celui du *Leutnant* Josef Unterberger de la 2./JG 27, fait prisonnier près de Montdidier. L'autre n'est pas identifié, mais plusieurs unités de 109 ont été actives sur le secteur.

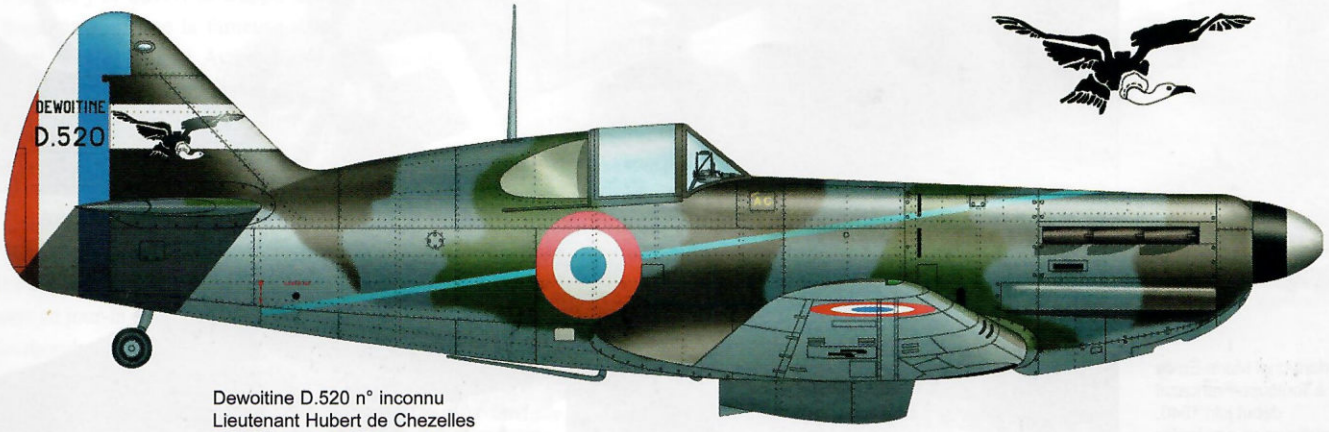
Alignement de la 5e escadrille à Fès, peu avant la dissolution du groupe.

7 - 8 JUIN

Le déplacement à Illiers-l'Évêque a lieu le 7. Plusieurs Dewoitine qui ne sont pas en état de vol sont incendiés avant le repli. Le groupe ne fournit aucune mission pendant quarante-huit heures. Il est désormais intégré au Sous-groupement de chasse n° 42 (lieutenant-colonel Augier de Moussac).



Dewoitine D.520 n° inconnu
Adjudant-chef Marie-Émile Leblanc
GC III/3 6e escadrille
Toulouse-Francazal, 5 juin 1940.



Dewoitine D.520 n° inconnu
Lieutenant Hubert de Chezelles
GC III/3 5e escadrille
Relizane, 25 juin 1940.

© P-A. Tilley - 2004

Le D.520 au combat

La 5e escadrille avait conservé l'habitude de porter le numéro individuel derrière l'habitacle. Le disque blanc sur la dérive attendait probablement l'homologation de l'insigne, qui ne vint jamais. Le second avion de l'alignement est celui du lieutenant de Chezelles, facilement identifiable à sa casserole tricolore. (SHAA)

9 JUIN

Le groupe se reconstitue doucement grâce au retour de Toulouse du gros de la 6e escadrille et de Cazaux des trois pilotes qui y avaient été détachés.

Un dispositif est envoyé sur Forges-les-Eaux et Gournay pour protéger sur zone une expédition de bombardiers. À 10h15, cinq Bf 109 attaquent les deux patrouilles du III/3 par le nord-ouest, tandis que vingt autres la prennent à revers par le sud. L'adjudant-chef Marias touche un 109, mais il ne peut le suivre jusqu'au sol.

10 - 13 JUIN

Ordre est donné de rallier le terrain de Germinon (Marne). Tandis que le lieutenant de Chezelles place les cinq avions de sa patrouille sous les ordres du GC II/3 à La Ferté-Gaucher, le reste du groupe se pose à Germinon, d'où il est immédiatement renvoyé sur La Chapelle-Vallon, au nord de Troyes. Chezelles et sa patrouille rallieront ce terrain dans la soirée sans avoir reçu le moindre ordre de mission. Le III/3 est rattaché au Sous-groupement de chasse n° 43 (lieutenant-colonel Moniot).

Le repli se poursuit le 12 juin avec une étape à Montargis (où trois D.520 sont incendiés parce qu'ils n'ont pas pu décoller) avant d'arriver à Avord (piste du Colombier) le lendemain. Le 13 juin, la 6e escadrille, par petits paquets, gagne successivement Toulouse, puis Bourges, puis... Tours ! La 6e escadrille continue son tour de France.

Robert Claireaux, alors sergent, raconte son premier combat à bord du D.520 :

« Le 4 juin, on a reçu l'ordre de convoyer les derniers MS 406 à destination de Toulouse, car les premiers D.520 venaient de remonter et commençaient à assurer les missions. Nous devions nous poser à Blagnac en vue de stocker les 406. Le 9 juin 1940 j'ai fait mon premier vol sur le Dewoitine n° 276 : entraînement au tir à Cazaux.

« Entre-temps, le lieutenant de Chezelles était remonté avec d'autres pilotes et il m'avait laissé seul comme Français, avec le lieutenant Cermak, le lieutenant Behal, le sergent-chef Kuttelwascher et le sergent Kratkoruky, avec pour mission de remonter avec eux pour rejoindre le groupe et de leur servir d'interprète éventuel; nous sommes donc partis de Francazal le 12 juin 1940, premier atterrissage à Châteauroux, où il n'y avait pas l'huile nécessaire pour les vidanges, les appareils étant neufs. Second départ pour Chartres, où nous avons passé la nuit. Le lendemain 13 juin au matin, nous avons appris que le III/3 n'était plus à Cormeilles-en-Vexin. Nous avons décollé à destination de Romilly pour voir s'il y avait la fameuse huile qu'il nous fallait; nous nous sommes posés 25 minutes après. Nous allons donc au ravitaillement. Il y a un sergent-chef qui nous dit qu'il y a de nombreux bombardiers allemands qui bombardent Troyes sans arrêt par vagues successives.

L'adjudant-chef Marie-Émile Leblanc à Toulouse-Francazal début juin 1940. La 6e escadrille ne va pas tarder à remonter au front. (SHAA)

« Aussitôt les lieutenants Cermak et Behal et le sergent-chef Kuttelwascher ont décollé immédiatement pour la bagarre, ensuite j'ai décollé avec le sergent Kratkoruky, mais nous n'avons pas rattrapé les trois autres. Nous avons mis le cap sur Troyes et, à la verticale de cette ville, j'ai aperçu une vague de *Stuka* en vol inférieur au mien. Mon équipier m'a fait signe on va attaquer. On se place derrière eux, on s'écarte pour attaquer les leaders des patrouilles extrêmes, je commence à tirer. Aussitôt je vois le *Stuka* qui pique, le mitrailleur qui lève les bras et s'écroule. Je dégage à mon tour et me retrouve au-dessus des nuages et, au moment où on se prépare à faire une seconde attaque sur une autre cible, tout a coup, je vois mon tableau de bord qui part en morceaux, des éclats partout, je prends un coup à la main gauche et un coup très violent au crâne, un peu au-dessus de l'oreille. Le moteur se met à fumer. Aussitôt je dégage à droite en montant, puis en vrille pour essayer de jouer le mort. Effectivement le temps de cabrer à droite en montant, un Bf 110 me passe sur la gauche. Il devait être en protection élevée des *Stuka* qui devaient être environ 18. Seulement à la première passe nous les avons possédés, mais à la deuxième, ils nous attendaient. Le sergent Kratkoruky, plus entraîné que moi, a piqué à mort. Il est parti en vol rasant vers le sud. J'ai su par la suite qu'il avait rejoint le groupe.

« Quant à moi, je me suis mis en vrille, le sol approchant j'ai redressé et me suis mis en vol rasant direction Romilly. Le moteur tournait. Je suis arrivé en vue de Romilly, j'ai sorti le train, j'ai sorti les volets, j'ai coupé le moteur et je me suis posé droit devant moi dans l'herbe. Malheureusement si le train n'avait rien, j'avais quand même un pneu crevé. L'appareil est parti en virage et il est allé traîner du plan. Le bout de l'aile était à 90°. Une fois l'appareil posé, j'ai ouvert la cabine, je me suis déplacé en vitesse et je me suis mis a plat ventre dans l'herbe à 100-150 mètres de l'appareil qui fumait, mais n'a pas sauté. Deux appareils allemands ont fait deux passages sur le Dewoitine en le mitraillant. Ils ne l'ont pas incendié. Il avait bon caractère ce "171" (car c'était le Dewoitine n° 171 que l'on m'avait donné), le pauvre était criblé de partout, mais il était inutilisable étant donné le lieu, l'époque, le pneu crevé, le bout de plan tordu, le radiateur qui devait fuir, plus question de le réutiliser.

« Quand les Allemands se sont éloignés je suis retourné à l'avion, j'ai ouvert la trappe arrière et récupéré mes bagages ainsi que la fameuse valise Dewoitine et suis parti vers le hangar. Ayant trouvé un véhicule, je suis parti vers la route menant vers Troyes. En cours de route, j'ai rencontré un médecin militaire qui a pu soigner mes blessures.

« Ce 13 juin 1940 fut donc ma première rencontre avec l'ennemi qui s'est soldée par une victoire, qui malheureusement ne m'a pas été homologuée. [8] »

Et c'est bien dommage, car le II./St.G. 77 déplore en effet la perte ce jour-là et dans ce secteur d'un Ju 87B.

Kratkoruky se pose à Avord, Cermak et Kuttelwascher à Auxerre avant de rejoindre Avord à leur tour et Behal, on ne sait trop où, mais il rejoindra quelques jours plus tard. Cermak et Kratkoruky sont crédités d'une victoire sûre contre un He 111 au-dessus de Romilly.

[8] Témoignage recueilli par P. Martin, publié dans *Ils étaient là...*, par J. et P. Martin, Aéro-Éditions, 2001.

14 JUIN

Dans la journée, le III/3 est desserré sur le terrain du Grand Maleray (entre Bourges et Dun-sur-Auron). Une fois encore, le groupe s'y présente en ordre dispersé. Le capitaine Duval, qui a perdu ses équipiers, se pose seul. La plupart des pilotes de la 6 se sont posés successivement à Nemours, Orléans et Pithiviers, où le sergent Hurtin est entré en collision avec le sous-lieutenant Lancesseur au roulage. Ceux posés au Grand Maleray sont à peine plus chanceux : leurs avions restent embourbés jusqu'au lendemain matin !

15 - 16 JUIN

On trouve quand même huit avions pour effectuer une couverture sur Troyes à 18h00. Un Heinkel He 111 est endommagé par la patrouille.

Le 16 juin voit la dernière mission de guerre du groupe. Deux patrouilles légères et une simple sous les ordres du capitaine Duval décollent à 13h00 pour une chasse libre dans le secteur Auxerre-Joigny. Elles interceptent un Hs 126 qui est tiré par les sept pilotes; l'appareil s'abat dans un champ de pommiers près du terrain d'Auxerre.

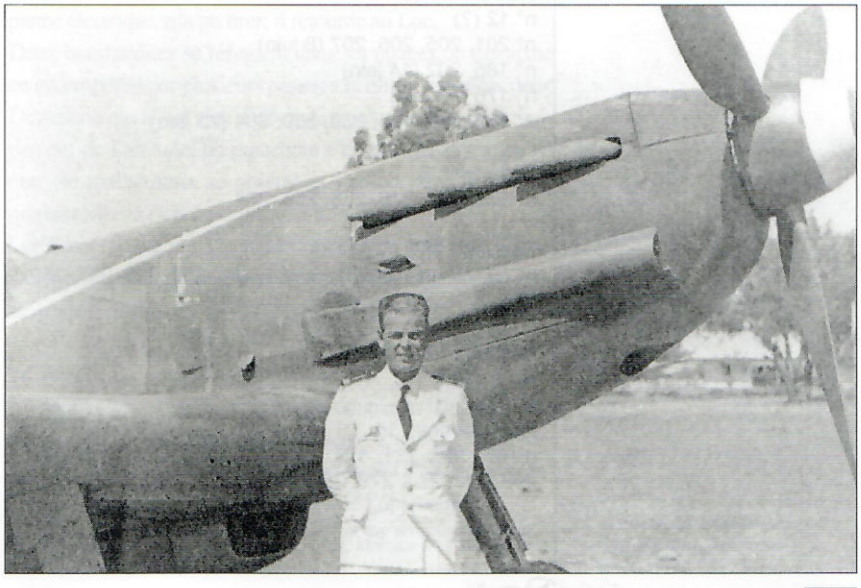
À leur grande surprise, les pilotes sont tirés par la *flak*. Contrairement à ce qu'ils croyaient, l'aérodrome d'Auxerre est occupé par les Allemands. Ils repèrent quelques avions au sol et Duval décide d'aller faire un « carton ». Le lieutenant de Chezelles et le sergent Le Nigen plongent sur un Hs 126 qui est en train de décoller; il n'ira pas très loin...

Les D.520 rentrent au terrain après avoir épuisé le reste de leurs munitions sur une colonne motorisée qui roule vers Gien.

La 2.(H)/10 signale la destruction de deux Hs 126 ce jour-là (un blessé, deux tués).

16 - 25 juin

L'échelon volant reçoit l'ordre de rejoindre Perpignan-La Salanque et l'échelon roulant Marseille. Le GC III/3 doit être replié en Afrique du Nord. Cinq D.520 qui ne sont pas en état de traverser la Méditerranée sont échangés à Toulouse contre des avions neufs. Le III/3 en touche même six le 22 juin, mais



Le lieutenant Hubert de Chezelles devant son D.520. Il est l'un des rares appareils de ca groupe à avoir porté un insigne d'escadrille. Hubert de Chezelles devait se tuer le 17 septembre 1941.

Alignement de la 6e escadrille à Relizane peu après l'armistice. (SHAA)

le n° 384 est cassé en atterrissant à Perpignan.

Le 19 juin, les dix premiers D.520 s'élancent en direction d'Alger. Le capitaine Alain Le Bideau, qui commande le groupe, a décidé de servir de navigateur en prenant place à bord de l'avion-guide, le Bloch 174 n° 101. Malheureusement, celui-ci entre en collision au décollage avec un LeO 451 et prend feu. Le capitaine Le Bideau est mortellement blessé; il décédera le lendemain des suites d'une fracture du crâne.

Comme d'habitude, c'est encore le bazar en arrivant en Afrique du Nord, la 5e escadrille se posant à Bône et la 6e à Alger. Tout ce petit monde est enfin réuni à Relizane le 22 juin. Le GC III/3 a pu mettre à l'abri 18 D.520.

Épilogue

Désarmé comme toutes les unités de l'armée de l'Air, le III/3 reçoit l'ordre de remettre ses avions en état le 3 juillet à la suite de l'agression britannique à Mers el-Kébir. Deux patrouilles survolent la rade, mais n'interviennent pas. Jusqu'au 12 juillet, le groupe maintient des patrouilles régulières au-dessus d'Oran.

Dans la matinée du 12, il est transféré à Fès. Le lendemain, il est desserré sur le petit terrain de Ras el-Ma à la suite d'une alerte. Il revient à Fès le lendemain.

Le 25 juillet est un jour de deuil pour le GC III/3. Son grand as, le sergent Édouard Le Nigen, décède à l'hôpital au cours d'une banale opération d'appendicite.

Le 25 août 1940, le GC III/3 est dissous. Le personnel d'active est réparti entre les GC II/3, III/6 et II/7 et ses avions sont reversés à la base de Meknès.

Les D.520 au GC III/3
(5 - 25 juin 1940)

Dotation initiale : 28
5e escadrille : 103, 121, 139, 180, 250, 253, 255, 259, 260, 269, 271, 278, 282.
6e escadrille : 52, 67, 76, 140, 171, 239, 270, 272, 275, 276, 279, 280, 283, 297, 306.

Renforts : 13
n° 12 (?)
n° 201, 205, 206, 207 (8 juin)
n° 185, 202 (14 juin)
n° 176 (18 juin)
n° 162, 188, 194, 339, 380, 384 (22 juin)

Cessions : 6
n° 139, 202, 276, 278, 283, 284.

Repliés : 18
n° 52, 76, 140, 162, 176, 185, 194, 201, 206, 207, 250, 255, 272, 275, 280, 306, 339, 380.

Pertes : 17
Au combat : 1
n° 260
Abandonnés : 16
n° 67, 103, 121, 171, 180, 188, 205, 239, 253, 259, 269, 270, 271, 279, 282, 297.

Ne sont mentionnés que les avions « bon de guerre ».

Le GC III/3
(31.05. - 25.06.40)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cne Le Bideau - 19.06.40
Cne Rousseau-Dumarcet 20.06.40 - 25.08.40

Commandant 5e escadrille
Cne Baudouin

Commandant 6e escadrille
Cne Duval

VICTOIRES sur D.520 : 8

PERTES À L'ENNEMI
Tués ou disparus aucun

TERRAINS

21.05.40	Cormeilles-en-Vexin (95)
07.06.40	Illiers-l'Évêque (27)
11.06.40	La Chapelle-Vallon (10)
12.06.40	Montargis (45)
13.06.40	Avord - Le Colombier (18)
14.06.40	Le Grand Maleray (18)
16.06.40	Perpignan - La Salanque (66)
19.06.40	Alger - Maison Blanche (6e esc.)
20.06.40	Bône (5e esc.)
22.06.40	Relizane (Alg.)
12.07.40	Fès (Maroc)
25.08.40	Disolution

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

05.06.40	Cne Baudouin	Do 17	Frévent-St Pol (62)
	Sgt Stehlik		
	Sgt Casaneuve	Bf 109	Estrées-St-D. (60)
	Sgt Casaneuve	Bf 109	Estrées-St-D. (60)
06.06.40	Sgt Stehlik	Bf 110	Montdidier (80)
	Lt Cizek	Bf 109	Compiègne (60)
13.06.40	Sgt Kratkoruky	He 111	Romilly (10)
	Lt Cermak		
16.06.40	Cne Duval	Hs 126	Auxerre (89)
	A/C Leblanc		
	Sgt Hurtin		
	Adj Kuttelwascher		
	Sgt Keprat		
	Lt de Chezelles		
	Sgt Le Nigen		
	Cne Duval	Hs 126	Auxerre (89)
	A/C Leblanc		
	Sgt Hurtin		
	Lt de Chezelles		
	Sgt Le Nigen		

GC III/6

À BOUT DE SOUFFLE, puisque dans les derniers jours du mois de mai son potentiel est tombé à une demi-douzaine de MS.406 disponibles, le GC III/6 est replié sur Le Luc (Var) dans la journée du 31 pour sa prochaine transformation sur D.520. Ce groupe, sur la brèche depuis septembre 1939, est alors titulaire de 11 victoires (en fait 8,83) mais a perdu quatre pilotes tués (dont son commandant de groupe), un blessé grave et deux faits prisonniers.

1ER - 12 JUIN

Il est affecté au Groupement de chasse n° 24 (colonel de Turenne, PC à Valence), le seul dépendant de l'armée des Alpes. Devant la menace croissante d'une entrée en guerre de l'Italie et à la suite des bombardements de Marseille, Valence et des raffineries de Berre par la Luftwaffe les 1er et 2 juin, le GC III/6 reçoit l'ordre de maintenir un détachement permanent de 10 MS.406 sur le terrain de Valence-Trésorerie à partir du 2 juin. Il est remplacé par le GC III/1 et les pilotes détachés rentrent au Luc le 5 juin.

Le 7 juin, le III/6 dépêche à Toulouse ses premiers pilotes pour y percevoir des D.520 et commencer leur instruction. À partir du 9 juin commencent les convoyages, chaque pilote conduisant à Toulouse son MS.406 et repartant avec un D.520 flambant neuf.

Le commandant Paul Stehlin, qui commande le groupe, évoque, non sans émotion, son arrivée à Toulouse :

> « Je n'oublierai jamais, aussi longtemps que je vivrai, l'image de ces merveilleux avions alignés par centaines – je dis bien par centaines; je ne les ai pas comptés, mais je suis sûr de ne pas faire erreur sur l'ordre de grandeur – armés, fin prêts devant les hangars. Et je me rappelle encore la réaction des gens de l'usine, atterrés de nous voir arriver si tard et si peu nombreux : "choisissez !" nous dirent-ils tout simplement. Et chacun de nous s'assit tour à tour dans plusieurs avions et les essaya en vol, pour finir par en adopter un, d'après des critères évidemment impondérables : ils étaient tous également neufs, également parfaits... »

Les quatre premiers reviennent au Luc le 10 juin, les derniers Morane quittent le groupe le 15 et les derniers Dewoitine, portant la dotation à 30 avions, arrivent le 16.

Le 10 juin, l'Italie entre en guerre. Le dispositif français est modifié. Le Groupement n° 24 est divisé en trois sous-groupements et le III/6 est rattaché au sous-groupement Sud avec la patrouille de DAT polonaise sur Koolhoven F.K.58A venue de Montpellier et une patrouille baptisée « patrouille de marche du groupe de remorquage 4/108 », composée de deux chasseurs déclassés et basée à Marignane.

Les deux premiers jours de la guerre avec l'Italie sont assez calmes, seuls quelques avions de reconnaissance montrant le bout de leur nez dans la région d'Antibes. Les patrouilles françaises n'entrent pas au contact.

13 JUIN

Deux patrouilles, dont la première encore sur MS.406, décollent dans la matinée sans rien apercevoir. À 10h55, un nouveau message de guet du centre de Toulon fait décoller une nouvelle patrouille. Composée de l'adjudant-chef Le Gloan, lieutenant Martin et adjudant Goujon, elle se dirige droit vers le sud dans le secteur de Toulon.

En arrivant à 4 000 mètres d'altitude, les pilotes aperçoivent à la verticale de Hyères plusieurs formations de bombardiers Fiat BR.20. Des Bloch 151 de la Marine s'occupent déjà de l'une d'elles. Les D.520 foncent alors sur quatre bimoteurs. Apercevant les chasseurs français, ceux-ci se délestent de leurs charges en mer et font demi-tour. Plus rapides, les Dewoitine les rattrapent facilement et se placent derrière l'ailier droit. Tandis que Le Gloan ouvre le feu par en dessous, ses équipiers attaquent par-dessus. Dès la seconde rafale, le Fiat est en flammes. Un homme saute en parachute et l'avion va s'écraser à Agay. Le lieutenant Martin, victime d'une panne électrique, n'a pu tirer; il retourne au Luc.

Deux bombardiers se réfugient dans les nuages, le troisième en est empêché par plusieurs passes à la mitrailleuse des deux Dewoitine qui n'ont plus d'obus de canon. Le Fiat perd rapidement de l'altitude, un parachute s'en détache et tombe en mer (le malheureux se noiera) et l'avion percute l'eau à quinze milles à l'est du cap Camarat [9].

Le Gloan et Goujon rentrent sans avoir reçu une balle.

Deux patrouilles décollent encore sur alerte dans la journée, mais sans contact. Le 13 juin, le GC III/6 a réalisé 14 sorties.

14 JUIN

Entre 06h40 et 07h40, une patrouille double du III/6 relève les Bloch 151 de l'AC 3 chargés de protéger le retour d'une escadre de croiseurs partie pilonner les ports de Gênes et de Vado. Le mauvais temps empêche toute sortie l'après-midi.

GC III/6
(16 juin 1940)

Commandant de groupe : Cdt Stehlin

Commandant 5e escadrille : Cne Jacobi

Commandant 6e escadrille : Cne Guerrier

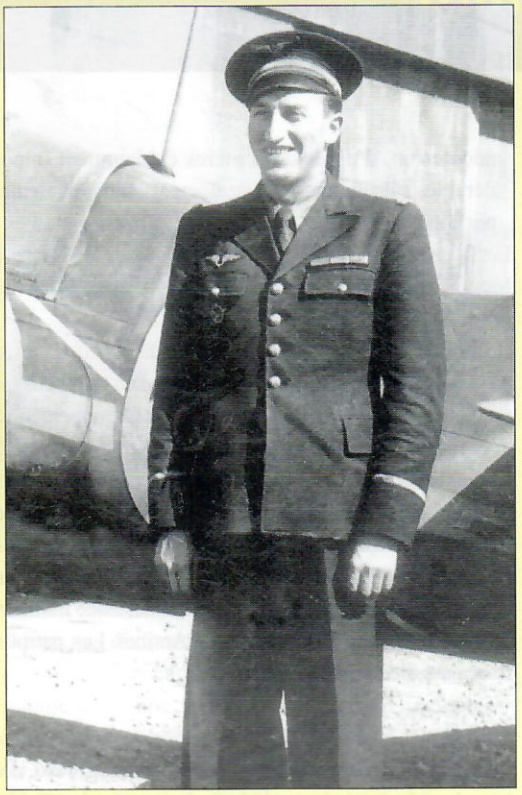
Lieu de stationnement : Le Luc (83)

Dotation initale : 30 D.520

(n° 53, 138, 149, 229, 257, 277, 294, 295, 301, 302, 304, 312, 313, 314, 321, 326, 329, 330, 331, 340, 250, 351, 356, 357, 358, 360, 362, 364, 367, 368)

[9] Voir *Une bien triste journée*, par N. Malizia in Aéro-Journal n° 27 (octobre-novembre 2002).

Pierre Le Gloan



C'est le 6 janvier 1913 que naît Pierre Le Gloan dans une famille de paysans modestes des Côtes-d'Armor (à cette époque, Côtes-du-Nord). Très jeune passionné par l'aviation, Pierre obtient une bourse d'état et, à l'âge de 18 ans, il devance l'appel. Il arrive au 2ème régiment aérien de Strasbourg et reçoit ses ailes en août 1932. Une fois son service militaire terminé, il s'engage et reçoit une affectation comme pilote au futur GC I/6.

Brillant pilote, avec le grade de sergent, il décroche son brevet de chef de patrouille. Toutefois son caractère parfois difficile, digne du vrai Breton qu'il est, ne lui attire pas que des félicitations et son commandant de groupe le met à la disposition du GC III/6 qui est en cours de création en mai 1939.

Il est adjudant-chef à la 5ème escadrille lorsque la guerre éclate. Dès les premières escarmouches, Pierre Le Gloan se fait remarquer par son agressivité face à l'ennemi. Il revendique ainsi deux Dornier 17 avec le lieutenant Martin.

Le 31 mai, le III/6 est replié au Luc pour y être transformé sur Dewoitine 520 et protéger la côte sud de la France d'une éventuelle attaque italienne. Elle se produit le 10 juin. Trois jours plus tard, Pierre Le Gloan descend deux Fiat BR.20, mais le 15, il va faire beaucoup mieux.

Le voile tombe ensuite sur le GC III/6, qui est replié à Alger. Tout change fin mai 1941 et la menace britannique sur le Levant amène le haut commandement à envoyer le groupe en renfort. Le 27 mai, sous les ordres du commandant Stehlin, il se pose à Rayack (Liban). Le 8 juin, Britanniques et Français libres passent à l'offensive.

Pierre Le Gloan revendique trois victoires contre des Hurricane au cours des deux premiers jours. Le 15 juin, il rencontre six Gladiator avec sa patrouille double. Comment imaginer que Le Gloan n'a pas fait le rapprochement avec son combat contre d'autres biplans, un an plus tôt, jour pour jour ? Excès de confiance, orgueil exacerbé par le désir de renouveler son exploit ? Quoi qu'il en soit, après avoir abattu un adversaire, Le Gloan est mis en difficulté par deux autres qui le raccompagnent *manu militari* au-dessus de ses lignes. Son brave D.520 n° 277 est sérieusement endommagé et Le Gloan se pose sur le ventre à Rayack.

Le 9 septembre 1941, Pierre Le Gloan est promu au grade de lieutenant. La chance voudra que le 8 novembre 1942, le brouillard empêche le GC III/6 de décoller et évite un nouvel affrontement fratricide. Deux jours plus tard, les Anglo-Américains sont redevenus nos alliés.

Le III/6 est rééquipé en matériel américain, des P-39N, dont les premiers exemplaires arrivent le 18 mai 1943. Huit jours plus tard, Pierre Le Gloan est durement frappé par la perte de son ami, Léon Richard.

Le 1er août 1943, Pierre Le Gloan prend le commandement de la nouvelle 3ème escadrille du GC III/6, qui a repris les traditions de la SPA 84 (le renard au monocle).

Et le III/6 enregistre les premiers incidents avec ses P-39. Les moteurs Allison se signalent par des pannes fréquentes. Or, le III/6 est engagé depuis le 1er août dans des missions de patrouilles côtières, une activité que détestent souverainement les pilotes de monomoteurs.

Le 11 septembre, Le Gloan décolle à 7h30 en compagnie du sergent Colcomb pour l'une de ces missions. Après moins d'une demi-heure de vol, Colcomb signale à son leader que son P-39 (42-9421) émet une inquiétante fumée noire. Aussitôt, Le Gloan fait demi-tour, mais au-dessus de Mostaganem, le moteur serre. Il informe Colcomb qu'il va se poser sur le ventre. Colcomb rapportera par la suite que la voix de son chef était calme et sereine. Mais, Le Gloan a oublié que son P-39 était équipé d'un réservoir supplémentaire et au moment où celui-ci entre en contact avec le sol, il explose, tuant le pilote sur le coup.

Coïncidence curieuse, Pierre Le Gloan est mort le même jour que Georges Guynemer.

Le palmarès de Pierre Le Gloan

23.11.39	Do 17	Verdun [55]
02.03.40	Do 17	Bouzonville [57]
11.05.40	He 111	Pirey [25]
14.05.40	He 111	Fougerolles [70]
13.06.40	BR.20	Agay [83]
13.06.40	BR.20	Cap Camarat [83]
15.06.40	CR.42	Beauvallon [83]
15.06.40	CR.42	Ramatuelle [83]
15.06.40	CR.42	St-Amée [83]
15.06.40	BR.20	Ferme Moulin Rouge [83]
15.06.40	CR.42	Ferme des Thermes [83]
08.06.41	Hurricane	Damas [Levant]
09.06.41	Hurricane	Saïda [Levant]
09.06.41	Hurricane	Saïda [Levant]
15.06.41	Gladiator	Ezraa [Levant]
23.06.41	Hurricane	Rayack [Levant]
05.07.41	Hurricane	Deir ez-Zor [Levant]
05.07.41	Hurricane	Deir ez-Zor [Levant]

15 juin

Il fait encore mauvais le matin du 15, mais les nuages se dissipent peu à peu. À 10h00 décolle une première patrouille. À 11h40, le centre de renseignements de Toulon signale le passage de la frontière par de nombreuses formations italiennes. Cinq minutes plus tard, une patrouille simple de la 5e escadrille décolle : adjudant-chef Le Gloan [10], capitaines Jacobi et Bernache-Assolant. Elle se porte sur Saint-Raphaël où l'on signale une quinzaine d'avions ennemis. Le plafond nuageux oscille entre 2 000 et 4 000 mètres. Parvenue à la hauteur de Saint-Raphaël, la patrouille reçoit l'ordre de se porter sur Saint-Tropez. À ce moment, le capitaine Jacobi, en délicatesse avec son moteur, abandonne la formation et rentre. Les deux pilotes repèrent alors une formation de douze Fiat CR.42 volant en ligne droite, cap au sud-ouest, en un « V » très allongé.

Il est pile midi quand Le Gloan et Assolant engagent la première patrouille par l'arrière et dans l'axe. Apparemment, leur présence n'a pas été détectée. Assolant ouvre le feu sur l'ailier gauche qui décroche instantanément en flammes et va s'écraser à Beauvallon. Le Gloan vise l'ailier droit auquel il fait subir le même sort; le pilote saute en parachute tandis que l'épave brûle près de Ramatuelle. Au terme de ce premier et bref engagement, les deux pilotes français se séparent. Le Gloan, qui vire au-dessus de Saint-Tropez, perd le contact avec l'ennemi. Assolant, qui a viré en sens inverse, se retrouve dans le sillage du leader de la formation italienne; emporté par son élan, il le manque. Armes enrayées, il est contraint d'abandonner la poursuite et de rentrer au bercail.

Le Gloan, demeuré seul dans un ciel vide, aperçoit des éclatements de DCA au-dessus de Hyères. Parvenu sur les lieux, il repère deux Fiat CR.42 faisant route vers l'est. Il ouvre le feu sur celui de droite qui tombe désemparé près du cap Camarat. Attaqué à son tour par huit chasseurs ennemis, il se dégage en piquant.

Il reçoit alors l'ordre de revenir au terrain qui subit le mitraillage de chasseurs italiens. Arrivé au-dessus du Luc, il repère deux biplans qui mitraillent la piste. Il en abat un d'une courte rafale qui tombe à la ferme des Thermes, près du Cannet-des-Maures. Il reprend ensuite de la hauteur pour maintenir la couverture du terrain. C'est alors qu'il voit un BR.20 isolé, probablement en train de photographier le résultat des attaques. Grimpant jusqu'à 4 000 mètres pleins gaz, il le rattrape et épuise ses dernières cartouches. À la cinquième passe, le bimoteur part en abatée et vient s'écraser dans un champ de la ferme du Moulin-Rouge.

Cet exploit unique (pour l'armée de l'Air de 1940) de cinq victoires en une seule sortie vaut à Le Gloan la visite immédiate du colonel Fonck, de l'inspection de la Chasse, ainsi que sa nomination au grade de sous-lieutenant.

[10] À noter que l'avion personnel de Le Gloan, le fameux n° 277, n'a pas voulu démarrer et que le pilote a dû emprunter l'avion de réserve.

L'un des premiers appareils perçus par le GC III/6 à Toulouse le 8 juin.
(Collection J. Cuny)

16 - 25 juin

La transformation de la 6e escadrille est enfin achevée. Une forte activité aérienne de la part de l'aviation italienne, le 17 juin, fait exécuter 15 sorties au III/6, sans aucun résultat. Le lendemain, le groupe reçoit l'ordre de rallier Perpignan-La Salanque pour franchir la Méditerranée.

Après une étape à Alger-Maison Blanche, le groupe est frappé d'interdiction de vol à Constantine où stationnent alors ses D.520 quand l'armistice entre en vigueur.

Le n° 358 sur le terrain du Luc en juin 1940.
(Collection CAC)

Le GC III/6
(31.05. - 25.06.40)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Stehlin

Commandant 5e escadrille
Cne Jacobi

Commandant 6e escadrille
Cne Guerrier

VICTOIRES sur D.520 : 7

PERTES À L'ENNEMI
Tués ou disparus aucun

TERRAINS

31.05.40	Le Luc
18.06.40	Perpignan-La Salanque
20.06.40	Alger-Maison Blanche
24.06.40	Constantine

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

13.06.40	A/C Le Gloan Adj Goujon	BR.20	Agay
	A/C Le Gloan Adj Goujon	BR.20	Cap Camarat
15.06.40	A/C Le Gloan Cne Bernache-Assolant	CR.42	Beauvallon
	A/C Le Gloan Cne Bernache-Assolant	CR.42	Ramatuelle
	A/C Le Gloan	CR.42	St-Amée
	A/C Le Gloan	CR.42	Les Thermes
	A/C Le Gloan	BR.20	Moulin Rouge

Les D.520 au GC III/6
(9 - 25 juin 1940)

DOTATION INITIALE : 30
n° 53, 138, 149, 229, 257, 277, 294, 295, 301, 302, 304, 312, 313, 314, 321, 326, 329, 330, 331, 340, 250, 351, 356, 357, 358, 360, 362, 364, 367, 368

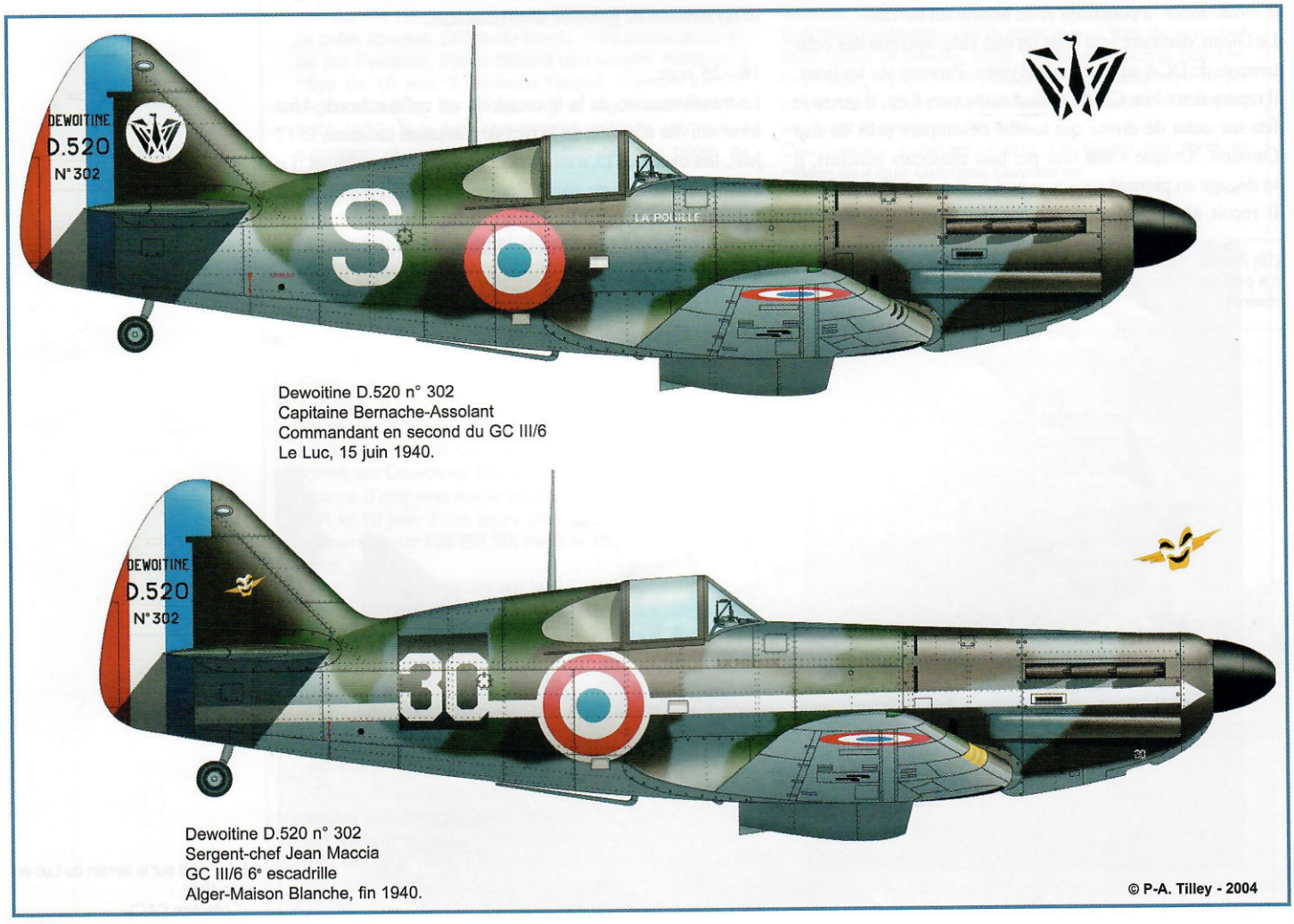
RENFORTS : 5
n° 174 (17 juin)
n° 284 (18 juin)
n° 197, 346, 369 (22 juin)

REPLIÉS : 29
n° 53, 138, 149, 229, 257, 277, 295, 301, 302, 304, 312, 313, 314, 321, 326, 329, 330, 331, 340, 350, 351, 356, 357, 358, 360, 362, 364, 367, 368.

CESSIONS : 5
n° 174, 197, 284, 346, 364

PERTES : 1
Du fait de l'ennemi : 1
n° 294

Ne sont mentionnés que les avions « bon de guerre ».



Dewoitine D.520 n° 302
Capitaine Bernache-Assolant
Commandant en second du GC III/6
Le Luc, 15 juin 1940.

Dewoitine D.520 n° 302
Sergent-chef Jean Maccia
GC III/6 6e escadrille
Alger-Maison Blanche, fin 1940.

© P-A. Tilley - 2004

GC III/7

Selon les plans du GQGA, le GC III/7 aurait dû être transformé sur D.520 à compter du 1er juin. Toutefois, la situation catastrophique dans laquelle se retrouve le GC III/6 à la fin du mois de mai entraîne une révision des priorités. Ainsi, le III/7 doit aller remplacer le III/6 à Coulommiers, tandis que ce dernier prend son tour dans la liste des unités à transformer.

Le 19 juin, alors qu'ils se trouvent à Bergerac, les GC III/7 et I/6 fusionnent faute de matériel suffisant pour maintenir les deux groupes. Le commandement est assuré par le commandant Crémont, « patron » du III/7. Le 21 juin, le groupe rejoint Marignane d'où il doit s'envoler pour l'Afrique du Nord, via la Corse. Il apprend alors que l'état-major le cherche partout pour lui affecter des D.520.

Dans la journée du 22, le groupe rallie Toulouse-Francazal où l'attendent 10 appareils, tous d'occasion (soit anciens avions d'instruction « rétrofités », soit avions reversés par les autres groupes). Les premiers vols ont lieu dans l'après-midi. Le lendemain, chaque pilote a réalisé trois heures de vol et dix atterrissages sans le moindre pépin.

De nouveaux avions sont affectés au groupe, neufs pour la plupart. Sa dotation passe ainsi à 21 appareils, les trois anciens avions d'instruction (n° 23, 24 et 25) étant reversés au parc pour mise au standard « bon de guerre ».

Cependant, dans la soirée du 23 arrive l'interdiction de voler; l'armistice avec l'Allemagne est sur le point d'entrer en vigueur.

Trois pilotes n'en ont cure. Le 25 juin, l'adjudant Littolff, le sous-lieutenant Feuillerat et le sergent-chef Moulène décollent malgré le mauvais temps et rallient Southampton et les futures forces aériennes françaises libres.

Le 27 juin, les portes des hangars de Francazal sont mises sous scellés par les membres de la commission d'armistice allemande. Le 29, les avions sont administrativement reversés au parc de Toulouse et le lendemain le personnel est transféré sur la base de Pau-Artigueloubes en vue de la dissolution du groupe.

Le 7 juillet, quelques jours après Mers el-Kébir, un télégramme ordonne la remise sur pied du groupe. Pilotes et mécaniciens reprennent possession de leurs Dewoitine. Toutefois, les vols restent interdits... Le 6 août, un télégramme informe le commandant Crémont que son groupe doit être dissous. Le 13 août, les avions sont convoyés à Châteauroux pour y être stockés. Deux jours plus tard, le GC III/7 a cessé d'exister.

Un appareil du GC III/7 dans un hangar à Francazal fin juin 1940. (SHAA)

Les D.520 au GC III/7
(22 juin - 13 août 1940)

Dotation initiale : 10
n° 17, 23, 24, 25, 33, 65, 91, 127, 139, 276

Renforts : 14
n° 154, 184, 203, 408, 409, 412, 414, 415, 417, 418, 419, 421, 423, 429

Cessions : 3
n° 23, 24, 25

Dotation finale : 17
n° 17, 33, 65, 91, 154, 184, 203, 276, 408, 412, 414, 415, 417, 418, 419, 423, 429.

Pertes : 4
Évasion : n° 127, 139, 409
Accidenté : n° 421

Ne sont mentionnés que les avions « bon de guerre ».

Le 12 août, les pilotes du GC III/7 sont autorisés à reprendre les vols dans l'optique du transfert des appareils au dépôt de stockage de Châteauroux.
Le vol d'entraînement du sous-lieutenant Yves Rupied sur le n° 421 s'achève par un cheval de bois. L'avion sera réparé.

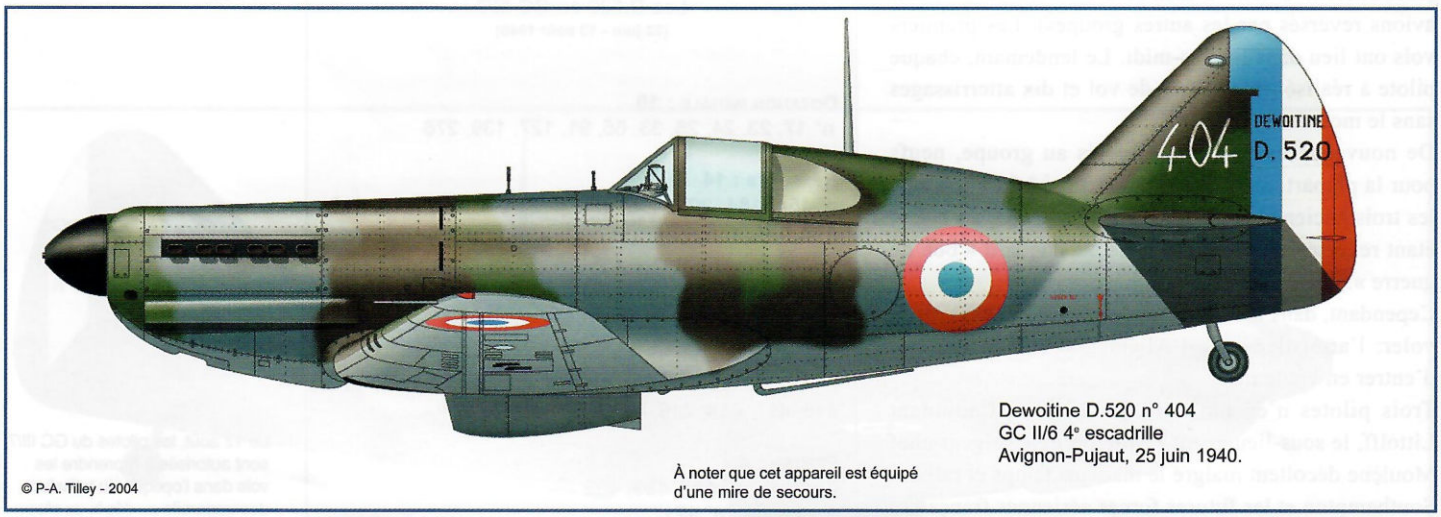
GC II/6

Le D.520 n° 397 (on note le numéro inscrit à la craie sur la dérive) du GC II/6 à Avignon-Pujaut.

Les D.520 au GC II/6
(22 juin - 15 août 1940)

EFFECTIF : 10
n° 177, 190, 388, 392, 395, 397, 398, 399, 404, 410

ARRIVÉ À AVIGNON-PUJAUT le 16 juin avec 29 pilotes et 22 Bloch 152, le GC II/6 reçoit quatre jours plus tard l'ordre d'envoyer ses pilotes haut-le-pied à Toulouse pour y toucher des D.520. Ceux-ci, parmi lesquels se trouvent cinq Polonais, sont chargés de les convoyer ensuite en Afrique du Nord. Toutefois, en raison de l'imminence de la cessation des combats, les Polonais quittent leurs camarades français le 23. Neuf pilotes sont alors envoyés à Toulouse le lendemain.
Quatre D.520 sont acheminés à Avignon dans l'après-midi et six le lendemain en dépit de l'interdiction de vol.
Ces appareils sont convoyés au dépôt de stockage de Châteauroux les 17 et 18 août, quelques jours après la dissolution du GC II/6.



Dewoitine D.520 n° 404
GC II/6 4e escadrille
Avignon-Pujaut, 25 juin 1940.

À noter que cet appareil est équipé d'une mire de secours.

© P-A. Tilley - 2004

GC III/9

LE 19 JUIN, le GC III/9 est évacué sur le Luc, base que le GC III/6 vient de quitter. Pour renforcer son potentiel, l'état-major de la ZOAA décide de lui affecter une patrouille composée d'instructeurs du CIC de Chartres replié à Cazaux. Ceux-ci, au nombre de cinq, vont chercher des D.520 à Toulouse avant de rallier la base aéronavale de Saint-Raphaël. L'armistice suspend le convoyage, un avion (n° 393) étant immobilisé à Istres et les quatre autres (dont un accidenté) à Perpignan.
Avec l'armistice, les pilotes de cette patrouille sont renvoyés à leur unité d'affectation et les D.520 laissés sur place. Ils sont convoyés le 12 ou le 13 août à Châteauroux par les pilotes du GC III/9 reconstitué.

Les D.520 au GC III/9
(25 juin - 13 août 1940)

EFFECTIF : 5
n° 168, 393, 394, 400, 401, 402

Seuls deux, les n° 393 et 400 ont effectivement été affectés au GC III/9. Les autres n'ont jamais reçu d'affectation officielle.

Aéronautique navale

La mise en production du D.520 ne peut laisser indifférente l'Aéronautique navale, à la recherche de chasseurs un peu plus performants que les laissés-pour-compte dont l'armée de l'Air se débarrasse régulièrement. Se désintéressant de projets étudiés de manière spécifique par Dewoitine (HD.780 et D.790), elle demande la cession de 120 D.520 en novembre 1939, dont la première tranche de 10 serait à livrer avant la fin de mars 1940. Le ministère de l'Air s'oppose au calendrier et repousse la première livraison à septembre 1940. Un compromis est finalement trouvé aux termes duquel la Marine doit recevoir ses 20 premiers exemplaires en juin. Cette commande est régularisée par le marché 517/0 du 22 mai 1940.

Le 31 mai, les dix premiers appareils sont pris en compte par l'Aéronautique navale. Cinq sont ausitôt convoyés à l'entrepôt général d'Orly où quatre d'entre eux finissent aplatis par les bombes allemandes le 3 juin; le cinquième, en panne, sera saboté lors de l'évacuation de la base.

Les cinq autres sont réceptionnés à Toulouse par le capitaine de corvette Jozan, commandant la flottille de chasse F1C, et quelques pilotes de l'escadrille AC1 le 9 juin. Le 10 juin, Jozan et un autre pilote rallient Rochefort où doit s'opérer le regroupement des Dewoitine. Dès le 16 juin, 20 D.520 sont sur le terrain. Le lendemain, six avions armés sont desserrés sur le terrain de fortune de Saint-Savinien. Le 20 juin, ordre est donné à la flottille de gagner Hyères, mais le mauvais temps disperse les avions, dont trois se posent et capotent en rase campagne à Béage dans l'Ardèche. Seul parmi les trois pilotes, le lieutenant de vaisseau Folliot, commandant l'escadrille AC2, est blessé.

Ce n'est que le 22 que tout le monde est rassemblé à Hyères. Le 23 juin, deux avions sont détachés à Calvi dans la perspective d'un débarquement italien en Corse. Ils sont renforcés le lendemain par deux patrouilles. Dans la soirée, le capitaine de corvette Jozan reçoit l'ordre de se replier en Afrique du Nord. À l'aube du 25 juin, alors qu'il vient de recevoir l'ordre de revenir à Hyères, Jozan fait traverser la Méditerranée aux pilotes volontaires. Ainsi, 9 D.520 sont évacués sur l'Afrique du Nord.

À la mi-juin, l'armée de l'Air met à la disposition de la Marine 21 D.520 neufs et 11 « d'occasion » pour armer la flottille de chasse de la 3e région militaire (AC 3 et AC5).

En tout, 27 D.520 sont convoyés par les pilotes de l'Aéronautique navale entre Toulouse et Hyères avant le 25 juin. Ces appareils seront confiés au dépôt de stockage de Hyères début juillet. La plupart de ces appareils ne serviront jamais dans la Marine et seront ultérieurement récupérés par l'armée de l'Air de l'armistice pour ses besoins propres.

Ci-dessus :
un D.520 de l'escadrille AC1 (probablement le « 3 ») sur le terrain de Hyères, à quelques heures de s'envoler pour l'Afrique du Nord.

Ci-dessous :
le D.520 n° 74, que l'on peut voir aux couleurs du GC I/3 en page 20, est récupéré à Toulouse par un pilote de l'escadrille AC3 qui se l'affectera ensuite, comme le prouve l'inscription « AC3 » tracée à la craie sur l'arrière du fuselage.
(SHAA)

Les D.520 de l'Aéronautique navale
(31 mai - 25 juin 1940)

Effectif initial : 26
n° 165, 252, 254, 285, 286, 287, 288, 291, 292, 293, 296, 298, 303, 316, 324, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 341, 354, 355, 405, 407

Renforts : 27
n° 3, 69, 74, 81, 109, 116, 118, 143, 151, 167, 181, 196, 202, 221, 237, 257, 345, 385, 391, 396, 411, 422, 424, 426, 427, 428, 438

Évacués en Afrique du Nord : 9
n° 165, 252, 288, 303, 324, 333, 337, 341, 355

Laissés en métropole : 7
n° 254, 287, 291, 298, 335, 354, 407

Pertes : 10
n° 285, 286, 292, 296, 298, 316, 334, 336, 338, 405

Unités diverses

Il est assez malaisé de s'y retrouver dans les unités marginales, en particulier les patrouilles de DAT, qui ont utilisé le D.520 parce que les archives sont soit inexistantes soit fragmentaires.

Pour commencer, il faut en supprimer une : la fameuse patrouille de l'école de l'Air de Salon-de-Provence, qui n'a jamais existé. Comme on l'a vu dans l'historique du GC I/3 (voir page 21) quinze pilotes de l'école des moniteurs de pilotage (EMP), dont leur chef, le commandant Fleurquin, commencent leur transformation à Salon sur quatre D.520 qui arrivent le 26 mai. Sur ces quinze moniteurs, il semble que seulement neuf aient été affectés à une unité organique (cinq au GC I/3 et quatre au GC II/3). Ce nombre correspond au nombre d'avions utilisés à Salon : n° 65, 74, 78, 79 et 144 arrivés le 25 mai et n° 227, 234, 264 et 317 le 1er juin.

Trois autres (n° 163, 200 et 344), pris en compte les 19 et 22 juin, sont évacués en Afrique du Nord par les pilotes de l'EMP.

Patrouille de Francazal

Une patrouille de quatre pilotes, commandée par le lieutenant Czeslaw Salkiewicz, est formée à Toulouse-Francazal le 20 mai avec trois Dewoitine D.501. Le 30 mai, elle perçoit son premier D.520, le n° 99, en provenance du GC II/3; il est détruit le jour même, le lieutenant Salkiewicz perdant la vie dans l'accident. Le sous-lieutenant Stanislaw Szmejl arrive le 5 juin à Toulouse pour le remplacer. Ce même jour, la patrouille touche deux nouveaux D.520, le n° 47 (un des anciens avions des essais d'endurance) et le n° 57.

Le 9 juin, trois pilotes sont envoyés de Lyon en renfort, mais deux d'entre eux sont insuffisamment formés et Szmejl utilise les trois MS.406 reçus le 10 juin pour parfaire leur instruction.

Le 21 juin, Szmejl et deux autres pilotes atterrissent à Perpignan avec deux Morane et le D.520 n° 57 avant de s'envoler sur Alger.

La patrouille a exécuté 35 sorties pour 40 heures de vol, sans contact avec l'ennemi.

Patrouille de la SNCAM

La création d'une patrouille composée de pilotes maison (civils) a été réclamée par la SNCAM pour la défense aérienne de son usine de Saint-Martin-du-Touch. Elle doit toucher trois D.520 le 10 juin (n° 312, 314 et 321), mais en raison de la situation, ceux-ci sont affectés au GC III/6.

CEAM

Le 8 juin, le capitaine Guillaume de Rivals-Mazères et l'adjudant-chef Lefebvre du CEAM de Toulouse rejoignent le GC I/6 à Connantre. Lefebvre pilote un MS.406 expérimental, probablement armé de munitions perforantes; quant à Rivals-Mazères, il est aux commandes du D.520 n° 49, probablement dépourvu de mitrailleuses d'aile, mais équipé d'une arme « anti-char » tirant dans l'axe (il a été évoqué un canon Madsen de 23 mm).

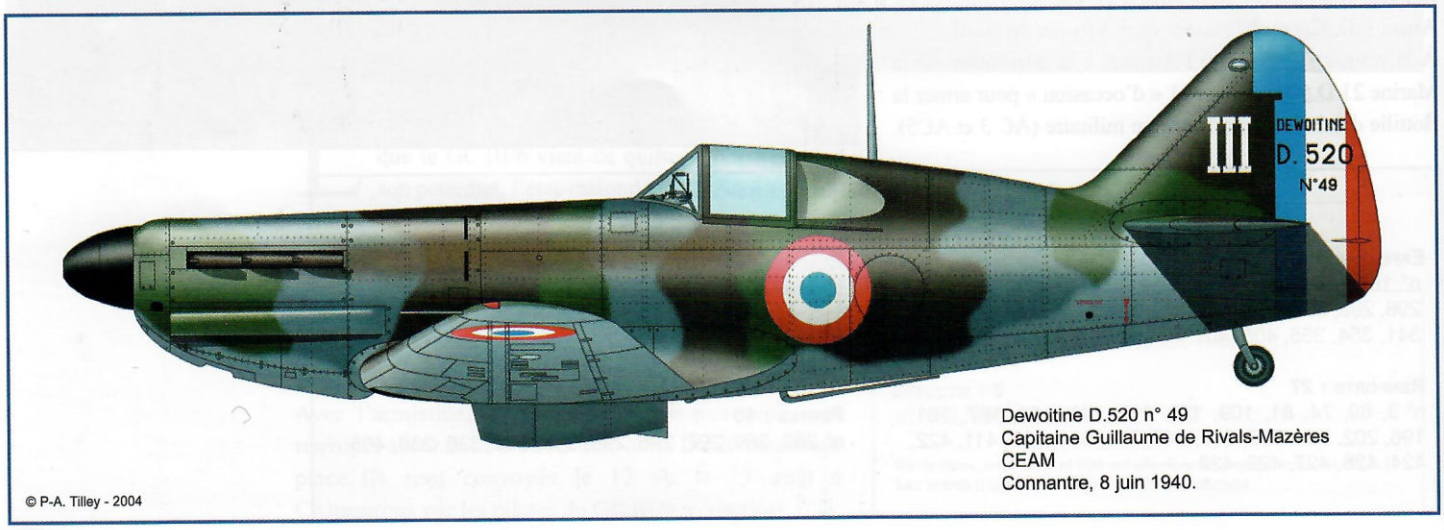
Le 11 juin, mis à la disposition du GC II/9 pour renforcer la protection de bombardiers, le I/6 en découd avec la chasse allemande. Le capitaine de Rivals-Mazères est descendu près d'Épernay; il n'est que blessé, mais son D.520 expérimental est détruit.

Divers

Le D.520 n° 1 est utilisé le 16 juin par le capitaine Sautier du CEMA 372 de Cazaux pour une couverture de la région de Bordeaux (mission de guerre).

Signalons, pour la petite histoire, que les D.520 n° 315, 322 et 359 ont été affectés à l'inspection de la Chasse, respectivement au général d'Harcourt, au colonel Fonck et au lieutenant-colonel Heurtaux. Le général d'Harcourt prendra la tête d'un dispositif de 39 D.520 (dont ceux du GC III/6) pour la traversée de la Méditerranée le 20 juin.

Un certain nombre de D.520 sont mis à l'abri de l'autre côté de la Méditerranée par des convoyeurs improvisés, notamment les moniteurs et stagiaires du CIC de Cazaux, les pilotes de l'EAA 301 et du groupe des écoles de Bordeaux, mais aussi par des pilotes haut-le-pied cherchant à rejoindre leur unité en Afrique du Nord.



Dewoitine D.520 n° 49
Capitaine Guillaume de Rivals-Mazères
CEAM
Connantre, 8 juin 1940.

© P-A. Tilley - 2004

Bilan

BILAN AU 25 JUIN 1940

Nombre produit :	467
Nombre pris en compte :	403
Nombre recensé en métropole :	120
Nombre recensé en Afrique du Nord :	176
Pertes globales :	107 (1)
Victoires homologuées :	105 1/2
Pilotes tués au combat :	14
Pilotes faits prisonniers :	6
Nombre approximatif de sorties :	1 650

(1) Y compris les trois évadés en Grande-Bretagne.

Il est d'abord un fait incontestable : le Dewoitine D.520 a été le meilleur avion de chasse français de la campagne de mai-juin 1940. Entre les mains de pilotes confirmés, il a obtenu de très bon résultats qui, toutefois, méritent d'être nuancés. Sans vouloir revenir sur l'indiscipline chronique des pilotes ni sur l'emploi de tactiques de combat dépassées, qui concernent toute la chasse française et pas seulement les unités équipées en D.520, l'appareil a pâti d'une mise au point bâclée par les nécessités du moment.

Si la cellule a fait l'unanimité par sa robustesse, le moteur a été jugé comme manquant de puissance. Le moteur du Messerschmitt Bf 109E-3 développait 1 175 cv au décollage, contre 930 au 12Y45. Même si les performances s'équilibraient au-delà de 4 000 mètres, il n'en demeure pas moins que le D.520 était nettement sous-motorisé.

La puissance de feu était considérée comme correcte sans plus : un canon de 20 mm et quatre mitrailleuses de 7,5 mm, il n'y avait rien de trop... quand le tout fonctionnait ! Le canon HS 404 avait une portée et une cadence de tir satisfaisantes, mais son alimentation par tambour de 60 obus (souvent limité à 45) n'offrait que trois à quatre secondes de tir. En raison de cotes de tolérance trop larges à l'usinage, l'arme s'enrayait assez facilement. Les mitrailleuses MAC 34/39, globalement sans reproche, ont également connu des ennuis de givrage à cause d'un système de réchauffement pas toujours efficace. Les munitions n'étaient pas adaptées au combat aérien, les balles incendiaires étaient souvent défectueuses et le panachage entre incendiaires, perforantes et traceuses mal équilibré.

L'équipement radio a constitué le gros point faible, mais cette remarque est valable pour toute l'aviation française de l'époque. Les liaisons étaient difficiles à réaliser en vol, il fallait régler séparément l'émetteur et le récepteur, les fréquences étaient souvent mal définies, les postes ne disposaient pas de recalage automatique et leur portée était insuffisante. Tant est si bien que nombre de pilotes ont préféré s'en passer.

Les défauts constatés concernent en définitive assez peu l'appareil en lui-même, dont le plus gros reproche que l'on pouvait lui adresser était de ne pas pouvoir être rapidement mis entre toutes les mains en raison de sa tendance à embarquer à l'atterrissage.

Le bilan chiffré est honorable et arrive à un certain équilibre que bien d'autres types de chasseurs français peuvent envier. Les cinq groupes entièrement transformés (GC I/3, II/3, III/3, III/6 et II/7) ont engagé un total de 238 appareils, sur lesquels 89 ont été perdus (37%).

Il est quand même intéressant de noter que sur ces 89 appareils, pas moins de 54 ont été abandonnés (60%). Les causes de ces abandons sont multiples, allant de l'impossibilité de réparer sur place des avions gravement endommagés au combat, à l'atterrissage dû à une panne sèche dans une zone rapidement conquise par l'ennemi. L'absence de moyens de récupération, tels qu'en mirent en œuvre les Britanniques et les Allemands, a privé notre aviation d'un certain nombre d'avions qui auraient pu être remis dans le circuit dans des délais parfois assez brefs. Par ailleurs, figurent également dans la catégorie « abandonnés » des appareils dont il n'a pas été possible de déterminer la cause exacte de la disparition.

Il est curieux de constater que dans les archives allemandes, il n'existe aucune mention de la capture et de l'essai dans les centres spécialisés de la Luftwaffe (Rechlin ou Travemünde) de Dewoitine 520 en 1940. Pourtant, quelques exemplaires intacts ou presque sont tombés entre les mains des Allemands. Alors qu'ils ont testé au moins six Curtiss H-75A et un Arsenal VG.33, on peut s'étonner de leur manque d'intérêt pour le D.520.

Alignement des D.520 de la 6e escadrille du GC III/3 à Fès vers juillet 1940.
Sur les appareils de cette escadrille, un losange frappé sur la dérive attendait l'insigne.

"Enfin les Dewoitine... et chacun de bomber le torse discrètement."

CHAPITRE III

SOUS LES BANDES DE VICHY

Alignement des D.520 de la 1ère escadrille du GC I/2 à Châteauroux, avec au premier plan l'appareil du commandant d'escadrille, le capitaine Ozanne.

La reprise de la production

L'usine de Saint-Martin-du-Touch, dans la banlieue de Toulouse, en 1942. À gauche, une rangée d'appareils portant un camouflage de type métropolitain (probablement des machines réparées ou déstockées) et à droite une rangée d'appareils neufs à camouflage de type outre-mer. (Collection R. Danel)

Alors que les clauses draconiennes de la convention d'armistice, notamment par son article 5, exigent la dissolution pure et simple de l'armée de l'Air, l'avenir de l'industrie aéronautique française s'annonce plutôt sombre. Toutefois, l'affaire de Mers el-Kébir et la nécessité de laisser les Français défendre leur Empire vont changer la donne.

La voie de la collaboration

Si les usines de construction aéronautique n'ont plus le droit de produire d'avions neufs, l'occupant va accepter que certains avions en cours de finition soient achevés et pris en compte. Toutefois, pressentant la rapide sénescence des appareils en service, le gouvernement de Vichy entame des pourparlers avec les autorités allemandes dès novembre 1940 pour relancer la production aéronautique. Vichy souhaite ainsi remplacer les avions fatigués, combler les pertes et standardiser le matériel à trois types d'avions, le LeO 451, le Bloch 175 et le D.520. Le programme de « modernisation » doit s'étendre jusqu'au premier semestre 1944, à une période où l'on sera en droit de s'interroger sur le caractère moderne des avions mis en ligne par l'armée de l'Air. Mais, cela est une autre question.

Les Allemands se montrent réceptifs, mais à la condition que les séries nouvelles soient en tout point conformes aux modèles produits en juin 1940, avec interdiction formelle d'incorporer une quelconque modification et encore moins de poursuivre l'étude et le développement de versions améliorées – sans parler de prototypes nouveaux.

En avril 1941, un protocole d'accord, ratifié à Wiesbaden le 28 juillet par le général Bergeret (secrétaire d'État à l'Aviation), permet la reprise de la construction d'avions neufs dans les conditions évoquées ci-dessus pour un total de 1 074 appareils. Cette reprise de l'activité est assortie d'une contre-partie non négligeable : l'industrie aéronautique française devra construire 2 038 appareils de toute catégorie (dont 234 Messerschmitt Bf 109 et 419 Focke-Wulf Fw 190) pour les besoins de la Luftwaffe !

Les impératifs militaires, lis aux nécessités économiques et politiques, lancent le gouvernement de Vichy dans la collaboration industrielle avec l'Allemagne nazie.

La production du D.520 repart

Dès le 23 juin 1941, le secrétariat d'État à l'Aviation commande 550 D.520 à la SNCASE, qui a repris les activités de la SNCAM dissoute fin décembre 1940. Régularisée par le marché 157/41, cette commande étale les livraisons jusqu'à juin 1943, selon des cadences mensuelles variables. Ainsi, 130 machines doivent être livrées en 1941, 360 en 1942 et le solde, soit 60, fin juin 1943.

Le premier avion « neuf », le n° 475, vole le 26 juillet 1941. En fait, il faut tenir compte du fait que l'armistice avait bloqué 31 D.520 en état de vol et près de 200 en cours d'assemblage. Comme quelques mois plus tôt, les cadences de livraison ne peuvent être tenues. C'est d'abord en raison d'une pénurie de roulettes de queue, puis d'hélices Chauvière. De sorte que fin décembre 1941, seuls 73 appareils ont été livrés sur les 130 prévus. Par suite d'une crainte d'un défaut d'approvisionnement en moteurs 12Y45, 197 machines reçoivent un 12Y49.

Après avoir envahi la zone libre le 11 novembre 1942 et constaté qu'un certain nombre de D.520 se trouvent en fin de chaîne, les Allemands laissent la SNCASE les terminer. Au cours de la période 1941-1942, elle a produit 349 nouveaux D.520 (plus haut numéro : 755). Au 1er octobre 1942, l'armée de l'Air avait pris en compte 256 D.520 neufs.

Ceux qui sont alors en cours de montage seront achevés sous le contrôle d'Erla pour les besoins de la Luftwaffe (et de la Bulgarie). Jusqu'au départ des forces d'occupation, en août 1944, sur les 150 D.520 neufs en commande (n° 756 à 905) environ 130 ont été livrés aux Allemands (plus haut numéro pris en compte par la Luftwaffe : 889), auxquels s'ajoutent 48 avions «d'occasion » remis à niveau.

Peu de modifications ont été apportées par rapport à la série définie en juin 1940. À partir du n° 570, l'hélice Chauvière 10105 a remplacé la Chauvière 3981. Toutefois, couplée au 12Y49, elle a engendré des dépassements du régime autorisé du moteur, contraignant l'armée de l'Air à stocker près de 120 avions en attendant la correction de ce défaut. La Chauvière 3981 est à nouveau montée en série à partir du n° 659.

Trois appareils sont utilisés pour des essais d'amélioration, qui ne déboucheront pas sur une application en série. Enfin, le n° 504 est transformé en avion-photo avec une caméra derrière le poste de pilotage; il n'a pas été livré en unité.

Évolution des unités sur D.520

Un appareil d'entraînement mis à la disposition du GC II/6 à Toulouse en décembre 1941. (Archives Aéro-Journal)

L'INTERVENTION RAPIDE ET déterminée de l'aviation française au-dessus de Mers el-Kébir va amener les Allemands et les Italiens à reconsidérer la question de la dissolution de l'armée de l'Air. Par ailleurs, Allemands et Italiens sont conscients qu'il faut laisser aux Français les moyens de défendre leur Empire face à la menace alliée, une charge que l'Axe n'est pas décidée à assumer.

Le 12 juillet naît le secrétariat d'État à l'Aviation, qui remplace le défunt ministère de l'Air, dont le portefeuille est confié au général Pujo. Le général Romatet reçoit le commandement de l'état-major de l'armée de l'Air le 23 septembre 1940. Le 20 août sont mis sur pied les grands commandements organiques avec deux régions aériennes pour la métropole, un commandement supérieur de l'Air en Afrique du Nord chapeautant un commandement de l'Air en Algérie, au Maroc et en Tunisie, ainsi qu'un commandement de l'Air en AOF, en AEF (rapidement dissous à la suite du passage en « dissidence » du gouverneur Félix Éboué), au Levant, en Indochine et dans l'Océan Indien.

Quatorze groupes et une flottille de chasse sont maintenus en activité. Aucune unité équipée en Dewoitine D.520 n'est tolérée en métropole. En ce qui concerne les unités de D.520, sont seuls autorisés les GC I/3, II/3 et III/6 (en Algérie) et le GC II/7 (en Tunisie); la flottille 1F, composée des escadrilles 1AC et 2AC, est alors basée en Tunisie. L'effectif des groupes est de 26 avions en ligne (soit deux escadrilles de douze et deux avions d'état-major) et 6 en volant (moitié pour l'Aéronautique navale) et les heures de vol sont strictement contingentées.

Outre la modernisation des groupes existants, le souci constant de l'état-major porte sur l'augmentation des effectifs. Toujours méfiants, les Allemands accepteront cependant la création d'unités nouvelles destinées à l'outre-mer.

La revue des effectifs de juillet 1940 à novembre 1942 que nous nous proposons de faire se divise en trois catégories : les unités maintenues, les unités nouvelles et les unités transformées sur D.520.

GC I/3 (puis GC III/3)

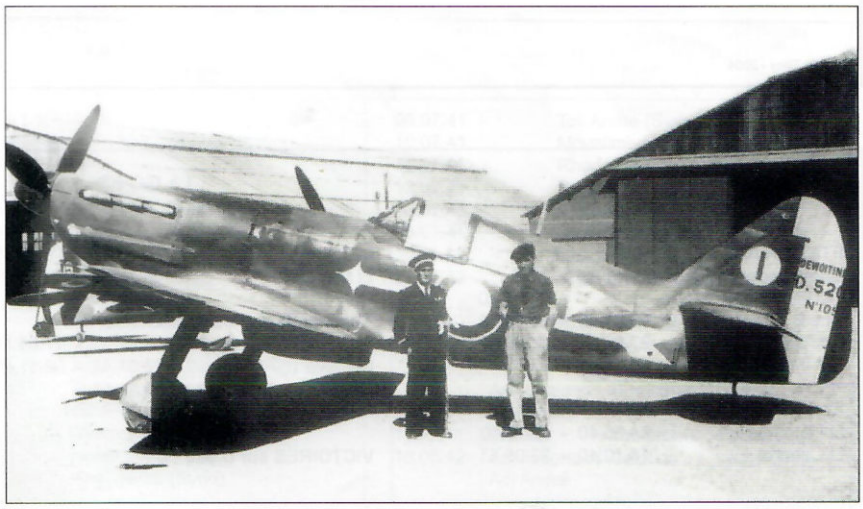
APRÈS UN COURT séjour en Tunisie, le GC I/3 vient s'installer à Oran-La Sénia à la mi-août 1940. Il y restera jusqu'aux débarquements alliés de novembre 1942.

La vie sera un long fleuve tranquille pour le I/3 pendant la période de l'armistice, à peine troublé par un incident qui se déroule le 14 octobre 1941.

Ce jour-là, après avoir longuement préparé leur coup, les sergents Marcel Albert, André Durand et Marcel Lefèvre (D.520 n° 102, 144 et 187) décollent et mettent le cap sur Gibraltar pour rejoindre les forces aériennes françaises libres. Tous trois s'illustreront par la suite au sein du *Normandie-Niémen*.

Cependant, la commission d'armistice allemande ne plaisante pas avec les passages en « dissidence ». La sanction est immédiate, le commandant de groupe et les commandants d'escadrille sont relevés de leurs fonctions. Le GC I/3 et dissous. Toutefois, pour ne pas diminuer les

Le capitaine Bernard Challe (à gauche) devant son D.520 n° 105 à Oran-La Sénia en août 1940. (Photo P. Salva)

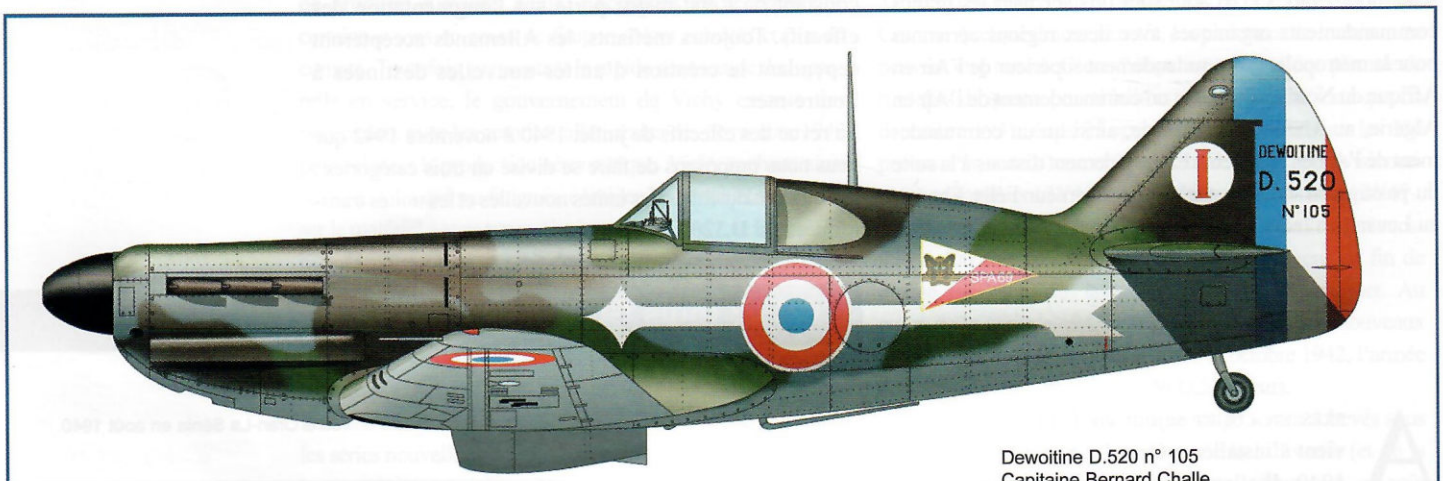


Le D.520 au combat

Ci-contre :
un appareil mystérieusement codé « 0 », probablement par un pilote trop superstitiuex pour voler sur le « 13 ».
(Collection Gaubert)

Ci-dessous :
la vie n'est pas un long fleuve tranquille pour tout le monde, le D.520 a toujours tendance à partir en cheval de bois une fois les roues posées, comme en a fait l'expérience le pilote du n° 224 de la 1ère escadrille du GC I/3 à Oran, le 6 mai 1941.
(Photo P. Salva)

effectifs de l'armée de l'Air en Algérie, elle accepte la création d'un nouveau groupe, baptisé GC III/3, en date du 9 novembre 1941, qui reprend le personnel, le matériel et les traditions du défunt I/3. Un simple jeu d'écritures, mais il fallait marquer le coup.



Dewoitine D.520 n° 105
Capitaine Bernard Challe
Commandant la 2e escadrille du GC I/3
Oran-La Sénia, août 1940.

© P-A. Tilley - 2004

Le GC I/3
(26.06.40 - 07.11.1942)

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Thibaudet		- 07.07.40
Cne B. Challe (pi)	08.07.40	- 26.09.41
Cdt Thibaudet	27.09.41	- 08.11.41
Cdt Engler	09.11.41	-

Commandant 1ère escadrille

Lt Lacombe	24.05.40	- 17.10.40
Lt Cabaret	18.10.40	- 22.05.41
Lt Thierry	23.05.41	- 08.11.41
Lt Madon	09.11.41	-

Commandant 2e escadrille

Cne B. Challe		- 17.01.41
Lt Salva	18.01.41	- 08.11.41
Lt Lansoy	09.11.41	-

VICTOIRES sur D.520 : 0

PERTES À L'ENNEMI
aucune

TERRAINS

21.06.40	Kalaa-Djerda (Tun.)
08.07.40	Tunis- el Aouina (Tun.)
16.08.40	Alger-Maison Blanche (Alg.)
17.08.40	Oran-La Sénia (Alg.)

GC II/3

Le D.520 n° 173 du commandant Jules Morlat, à Sfax fin 1941.
On note son initiale sur le fuselage, le double insigne typique des commandants de groupe sur la dérive et son nom peint sous le pare-brise.
(SHAA)

Le GC II/3, qui stationne alors à Alger-Maison Blanche, est mis en état d'alerte lors de l'affaire de Mers el-Kébir. Il n'aura pas à intervenir.
Il prendra se revanche sur l'aviation britannique en étant envoyé en renfort en Syrie, où il arrive le 16 juin, une semaine après le début des hostilités. En fait, il a peu d'occasions d'engager le combat, mais perd beaucoup d'avions détruits au sol.
De retour sur le sol algérien, il connaîtra une existence paisible, à peine agitée par un séjour de six mois à Sfax. Il se trouve à Maison Blanche quand les forces anglo-américaines débarquent en novembre 1942.
Le 18 mai 1942, sept D.520 du GC III/6 sont dirigés vers un hydravion britannique qui survole la région ouest d'Alger. Ils sont rejoints par les adjudant Jeannaud et sergent André du GC II/3, qui, se trouvant déjà en patrouille, sont déroutés vers l'intrus. Ce sont eux qui prennent contact avec le Catalina Mk. I (AJ158) piloté par le *Flight Lieutenant* Bradley du N° 202 *Squadron* basé à Gibraltar. À 09h20, les Dewoitine ouvrent le feu et le Catalina, fortement endommagé, est contraint à amerrir à vingt kilomètres au large d'Oran.
La victoire est logiquement attribuée aux deux pilotes du GC II/3, mais pour le GC III/6, l'affaire ne s'arrête pas là (voir ce groupe).

Deux appareils de la 3e escadrille du GC II/3 à Alger-Maison Blanche en 1941.

Le GC II/3
(26.06.40 - 07.11.42)

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Morlat		- 06.11.42
Cdt Dartois	07.11.42	-

Commandant 3e escadrille

Cne Bissoudre	01.06.40	- 29.08.40
Cne Duval	30.08.40	- 30.09.42
Cne Jacquin	01.10.42	-

Commandant 4e escadrille

Cne Clausse		- 04.05.41
Cne Menu	05.05.41	-

VICTOIRES sur D.520 : 5

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 1
(Cne Bordier, 26.06.41)

Prisonniers 1
(A/C Roger, 15.06.41)

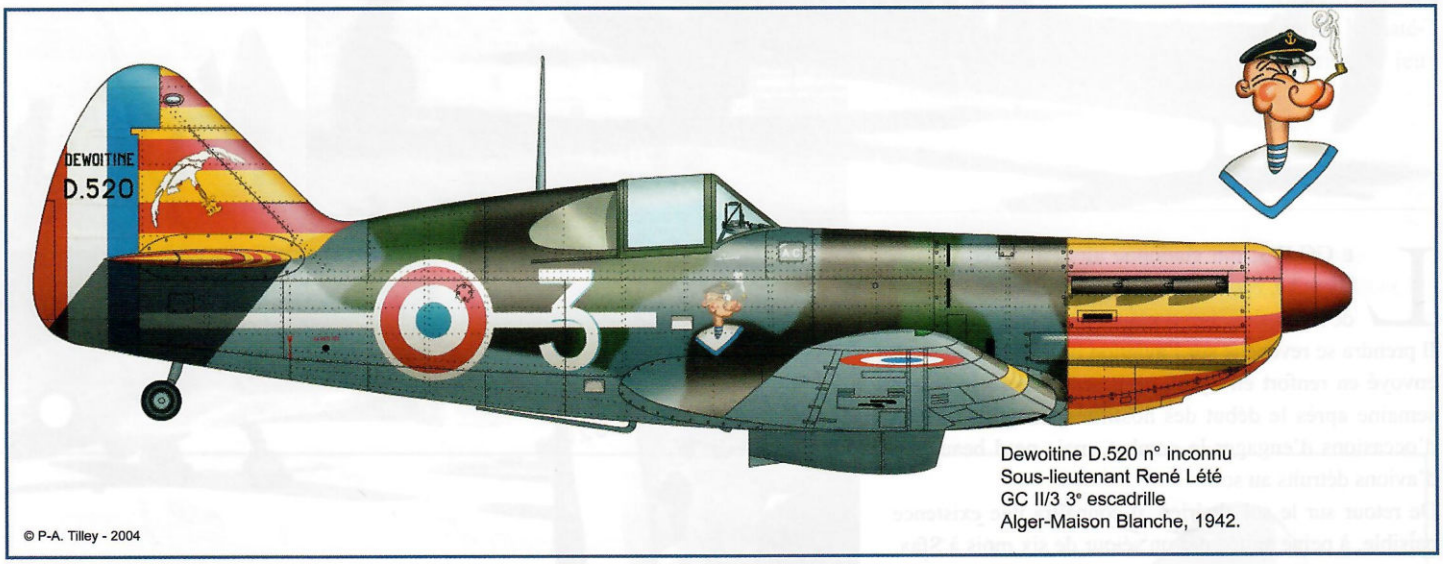
TERRAINS

21.06.40	Relizane (Alg)
28.06.40	Alger-Maison Blanche (Alg)
16.10.40	Casablanca (Maroc)
20.10.40	Alger-Maison Blanche (Alg)
13.06.41	Tunis- el Aouina (Tun)
14.06.41	Athènes-Eleusis (Grèce)
15.06.41	Rhodes
16.06.61	Homs (Syrie)
28.06.41	Alep-Nerab (Syrie)
06.07.41	Tell Arane (Syrie)
10.07.41	Mouslimiyé (Syrie)
11.07.41	Rhodes
12.07.41	Brindisi (Italie)
13.07.41	Tunis-el Aouina (Tun)
15.07.41	Alger-Maison Blanche (Alg)
10.11.41	Sfax (Tun)
22.05.42	Alger-Maison Blanche (Alg)

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

02.07.41	Lt Patin	Blenheim	Deir ez-Zor
		Blenheim	Raqqa
	A/C Leblanc	Hurricane	Raqqa
	Sgt Hurtin		
11.07.41	Lt Lété	Tomahawk	Palmyre
18.05.42	Adj Jeannaud	Catalina	Large Oran
	Adj André		

Le « 28 » jaune était habituellement l'appareil de l'adjudant Marcel Jeannaud de la 4e escadrille du GC II/3.
On le voit ici à Alger, fin 1942.
(Collection CAC)



Dewoitine D.520 n° inconnu
Sous-lieutenant René Lété
GC II/3 3e escadrille
Alger-Maison Blanche, 1942.

© P-A. Tilley - 2004

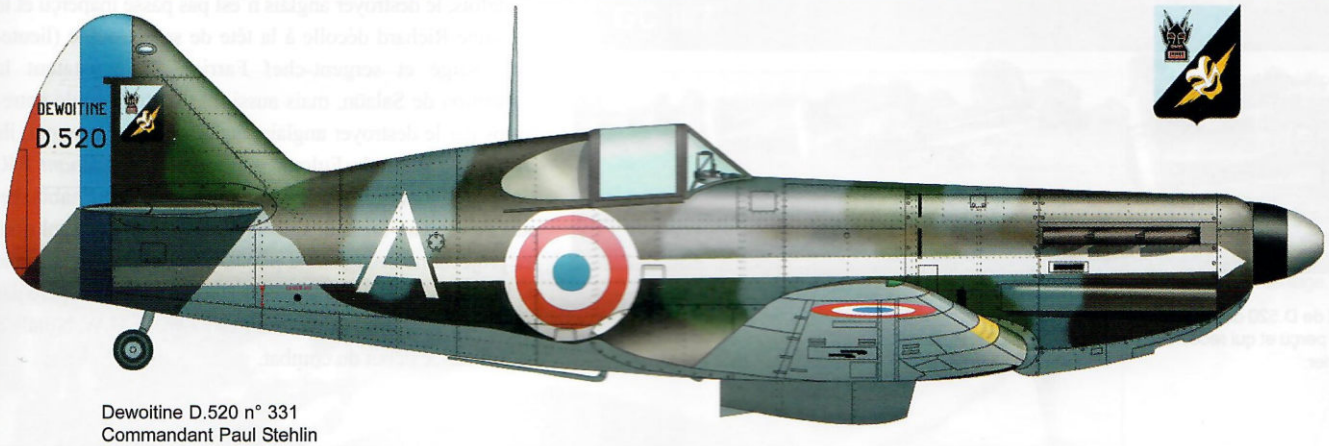
GC III/6

Le commandant Paul Stehlin commande le GC III/6 de la fin du mois de mai à la mi-octobre de 1940.
On le voit ic à la fin de l'été devant son D.520 personnel (n° 331).
(Archives Aéro-Journal)

L'ARMISTICE A IMMOBILISÉ le GC III/6 à Constantine. Après avoir rassemblé ses appareils dispersés sur différents terrains d'Afrique du Nord et récupéré au passage quelques autres machines, il se transporte à Alger-Maison Blanche où il passera la totalité de la période de l'armistice, à l'exception d'un court séjour à Casablanca et, bien sûr, de sa participation à la campagne de Syrie, évoquée dans la chapitre suivant.

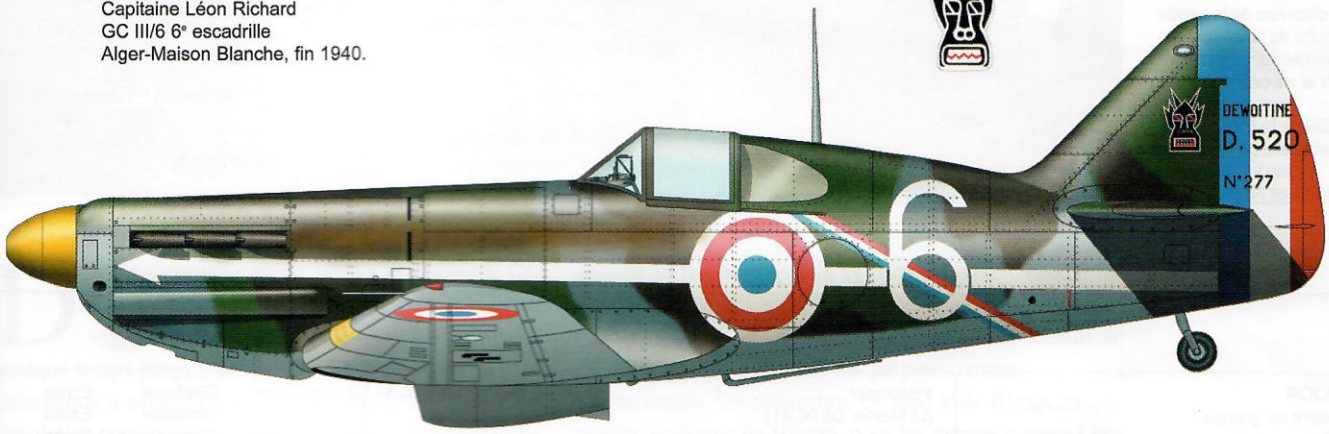
Comme on l'a vu plus haut dans l'histoire du GC II/3, le 18 mai 1942, le GC III/6 participe à l'interception d'un Catalina. Nous avons laissé les protagonistes au moment où l'hydravion britannique amerrit. Le GC III/6 laisse le lieutenant Salaün en patrouille pour surveiller l'appareil en attendant l'arrivée d'un torpilleur français.

De leur côté, les Britanniques envoient un destroyer pour recueillir l'équipage et saborder l'épave. Quatre Fulmar du N° 807 *Squadron*, partis du porte-avions *Argus* pour assurer la protection du destroyer, arrivent sur le lieux en premier. Ils surprennent le D.520, qui ne les a pas vus arriver, et le *Sub Lieutenant* P.E. Palmer l'abat en flammes.

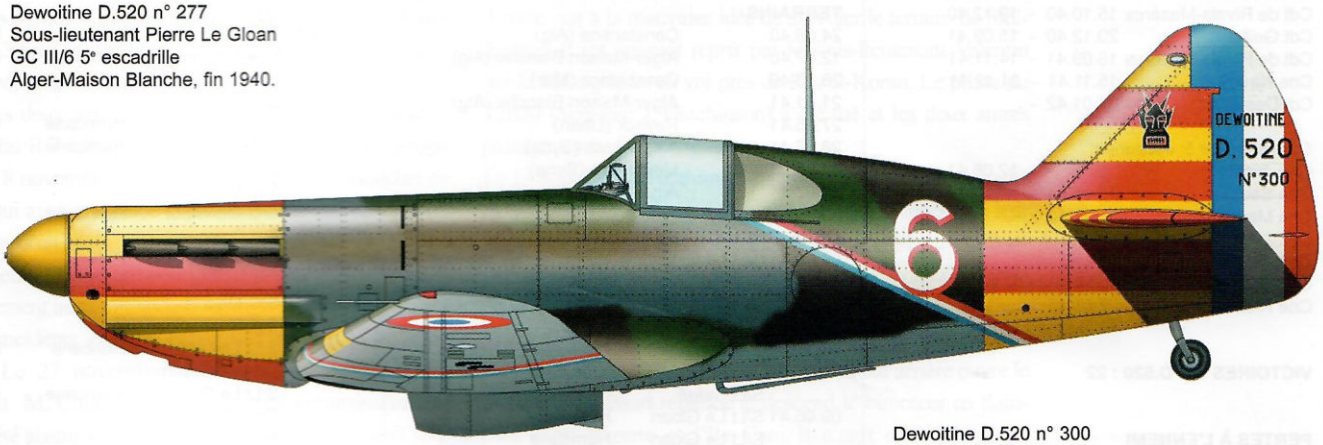


Dewoitine D.520 n° 331
Commandant Paul Stehlin
Commandant le GC III/6
Alger-Maison Blanche, fin 1940.

Dewoitine D.520 n° 313
Capitaine Léon Richard
GC III/6 6e escadrille
Alger-Maison Blanche, fin 1940.



Dewoitine D.520 n° 277
Sous-lieutenant Pierre Le Gloan
GC III/6 5e escadrille
Alger-Maison Blanche, fin 1940.



Dewoitine D.520 n° 300
Lieutenant Pierre Le Gloan
GC III/6 5e escadrille
Alger-Maison Blanche, fin 1942.

© P-A. Tilley - 2004

Alignement de D.520 de la 6e escadrille vers la fin de l'année 1940. Au premier plan, le n° 145, qui vient juste d'être perçu et qui recevra le code tactique « 32 », et derrière le « 21 » du chef d'escadrille, le capitaine Guerrier.

Toutefois, le destroyer anglais n'est pas passé inaperçu et le capitaine Richard décolle à la tête de sa patrouille (lieutenant Satgé et sergent-chef Farriol). Ils constatent la disparition de Salaün, mais aussi du Catalina, coulé entretemps par le destroyer anglais. Sur le chemin du retour, ils croisent la route du Fulmar piloté par le *Lieutenant* P.R. Hall. Ils le touchent sur le côté gauche, près de l'habitacle, puis au moteur, faisant exploser le réservoir de glycol dont les projections aveuglent le pilote. Celui-ci perd le contrôle de l'appareil et Hall saute en parachute; il sera récupéré par les Français. Son mitrailleur, le *Petty Officer* H.W. Nutall, a été tué dès le début du combat.

Pendant un certain temps, le GC III/6 se dispense de la bande blanche de fuselage, une mesure probablement intérimaire avant la suppression de la cocarde de flanc. Ici, le n° 399 de la 5e escadrille, monture habituelle de l'adjudant Gabriel Mertzisen. (Archives Aéro-Journal)

Le GC III/6
(26.06.40 - 07.11.42)

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe

Cdt Stehlin		- 14.10.40
Cdt de Rivals-Mazères	15.10.40	- 19.12.40
Cdt Geille	20.12.40	- 15.09.41
Cdt de Rivals-Mazères	16.09.41	- 14.11.41
Cne Naudy	15.11.41	- 31.12.41
Cdt Destaillac	01.01.42	-

Commandant 5e escadrille

Cne Jacobi		- 12.06.41
Cne Sautier	13.06.41	- 11.42
Cne Martin	11.42	-

Commandant 6e escadrille

Cne Guerrier		- 02.03.41
Cne Richard	03.03.41	-

VICTOIRES sur D.520 : 22

PERTES À L'ENNEMI

Tués ou disparus 6
(S/C Ravily, 08.06.41 - S/Lt Rivory, 09.06.41, Cne Jacobi, 13.06.41, Lt Boiries, Sgt Pimont, 18.06.41, Lt Salaün, 18.05.42)

Prisonnier 1
(Lt Martin, 08.06.41)

TERRAINS

24.06.40	Constantine (Alg)
12.07.40	Alger-Maison Blanche (Alg)
28.10.40	Casablanca (Mar)
21.01.41	Alger-Maison Blanche (Alg)
27.05.41	Rayack (Liban)
28.06.41	Alep-Nerab (Syrie)
07.07.41	Mouslimyé (Syrie)
16.07.41	Alger-Maison Blanche (Alg)

LISTE DES VICTOIRES CONFIRMÉES

08.06.41	S/Lt Le Gloan	Hurricane	Damas
	Cne Richard	Hurricane	Saïda
	S/Lt Rivory		
	Sgt Michaux		
	Lt Steunou	Hurricane	Saïda
	Lt Boiries		
	S/Lt Satgé		
09.06.41	S/Lt Le Gloan	Huricane	Saïda
	S/Lt Le Gloan	Hurricane	Saïda
	Cne Richard	Hurricane	Saïda
	Sgt Michaux	Hurricane	Saïda
	S/Lt Rivory	Hurricane	Saïda
13.06.41	Cne Richard	Maryland	Zahlé
15.06.41	S/Lt Le Gloan	Gladiator	Ezraa
	Cne de Rivals	Gladiator	Ezraa
	S/C Elmlinger	Gladiator	Ezraa
	Sgt Mequet		
23.06.41	S/Lt Le Gloan	Hurricane	Rayack
	Cne Richard	Hurricane	Rayack
	S/C Mertzisen		
	Sgt Coisneau		
	Lt Steunou	Hurricane	Rayack
	Lt Steunou	Hurricane	Rayack
	S/Lt Satgé		
	S/C Maccia		
	S/C Montribot	Hurricane	Damour
	Sgt Coisneau		
	Cne Richard	P-40	Zahlé
03.07.41	Lt Legrand	Hurricane	Deir ez-Zor
	S/C Maccia		
	Sgt Ghesquière		
05.07.41	S/Lt Le Gloan	Huricane	Deir ez-Zor
	S/C Mertzisen		
	S/Lt Le Gloan	Hurricane	Deir ez-Zor
	Cne Richard		
	S/C Loï		
08.05.42	Cne Richard	Fulmar	Guyotville
	Lt Satgé		
	S/C Farriol		

GC II/7

Le lieutenant Merle, commandant la 4e escadrille, s'apprête à effectuer un décollage sur alerte. Les appareils de cette escadrille comptent parmi les plus superbement décorés de toute l'aviation française, avec leurs bandes de capot obliques et la panthère noire avançant à pas feutrés sur la bande de fuselage.

Le GC II/7
(26.06.40 - 07.11.42)

ÉTAT-MAJOR

Commandant de groupe
Cdt Durieux - 30.09.41
Cdt Dumouchel de Premare 01.10.41 - 08.11.41
Cdt Durieux 14.11.41 - 30.01.42
Cdt Adam 31.01.42 -

Commandant 3ème escadrille
Cne Papin - 14.08.42
Cne Hoarau de La Source 15.08.42 -

Commandant 4ème escadrille
Cne Hugo - 07.09.41
Lt Merle 08.09.41 -

VICTOIRES sur D.520 : 2

PERTES À L'ENNEMI
aucune

TERRAINS

24.06.40	Oudna
09.07.40	Tunis el-Aouina
17.08.40	Sidi Ahmed

VICTOIRES

29.11.40	S/Lt Valentin	Blenheim	Ras el-Koran
13.08.41	S/Lt Dussart	Maryland	Bizerte

Dans la première partie, nous avons laissé le GC II/7 à Oudna où il est rattrapé par l'entrée en vigueur de l'armistice le 25 juin 1940. Il y reste quelque temps jusqu'à ce que l'intervention de la marine britannique à Mers el-Kébir sauve l'armée de l'Air de la dissolution pure et simple. Comme il convient désormais de protéger les ports d'Afrique du Nord, le II/7, qui aurait dû être dissous le 30 juillet, est transféré à Tunis el-Aouina, puis à Sidi-Ahmed, où il restera stationné plus de deux ans.

Pendant ces deux années, la vie s'écoule lentement pour le personnel du II/7. Un deuil vient pourtant frapper le groupe lorsque, le 8 novembre 1941, le commandant Dumouchel de Premare, qui avait remplacé le commandant Durieux depuis un peu plus d'un mois, se tue au cours d'un vol d'entraînement. Durieux assurera un court intérim avant de passer son commandement au commandant Adam.

Quelques incidents viennent cependant troubler la quiétude ambiante. Le 27 novembre 1940, le Farman 223.4 qui transportait M. Chiappe, nouveau haut-commissaire au Levant, a été abattu à 75 nautiques de Bizerte. Les nerfs sont donc tendus lorsque le lendemain, un Blenheim est signalé à la verticale de Bizerte. Le lieutenant Merle et les sergents Carrère et Hagi le rattrapent sans mal. L'appareil est en vol de convoyage entre la Grande-Bretagne et Malte. Les Français ouvrent le feu de trop loin et pensent avoir incendié un moteur. La victoire ne leur est comptée que comme probable, mais en fait, le Blenheim a réussi à rejoindre Malte sans avoir été réellement inquiété. Ce n'est que partie remise.

Le lendemain, 29 novembre, ce sont trois Blenheim qui passent au-dessus de Bizerte, pour les mêmes raisons. L'un d'entre eux a la mauvaise idée de survoler le terrain de Sidi-Ahmed. Il est aussitôt repris par le sous-lieutenant Valentin qui le fait exploser en vol près de Ras el-Koran. Le pilote du T2020 (*Sergeant* J. Hutchinson) a été tué et les deux autres passagers sont faits prisonniers.

Le 13 août 1941, la patrouille d'alerte est lancée à la poursuite de quatre bombardiers qu'elle ne parvient pas à repérer. À leur retour, les Français aperçoivent un Glenn Martin, qu'ils décrivent comme ne portant aucune marque de nationalité, en train de lancer des tracts sur le terrain de Sidi-Ahmed. Le sous-lieutenant Dussart s'en approche pour s'assurer de son identité. Elle ne fait guère de doute quand le mitrailleur arrière ouvre le feu sur lui. Dussart réplique et descend le bimoteur en flammes entre Bizerte et l'île Cani. Il s'agit d'un Maryland (AR741) du N° 69 *Squadron* parti de Malte pour une mission de lancer de tracts sur les principales villes de Tunisie. Le pilote (*Sergeant* D.L.J. Lawrence) est tué et les deux autres membres d'équipage faits prisonniers.

Le D.520 au combat

Ci-dessus à gauche :
la 3e escadrille du GC II/7 a continué à identifier ses avions à partir de l'initiale du patronyme du pilote. Certains sont même allés jusqu'à dire que si l'initiale d'un pilote nouvellement affecté était déjà prise, ledit pilote était versé à l'autre escadrille.
Sur cette photo, on aperçoit (du premier à l'arrière plans) les avions pilotés par le lieutenant Carrière, un pilote non identifié, le sous-lieutenant Henry Jeandet, le sous-lieutenant Georges Valentin et le sergent Léon Sonntag.
(Archives Aéro-Journal)

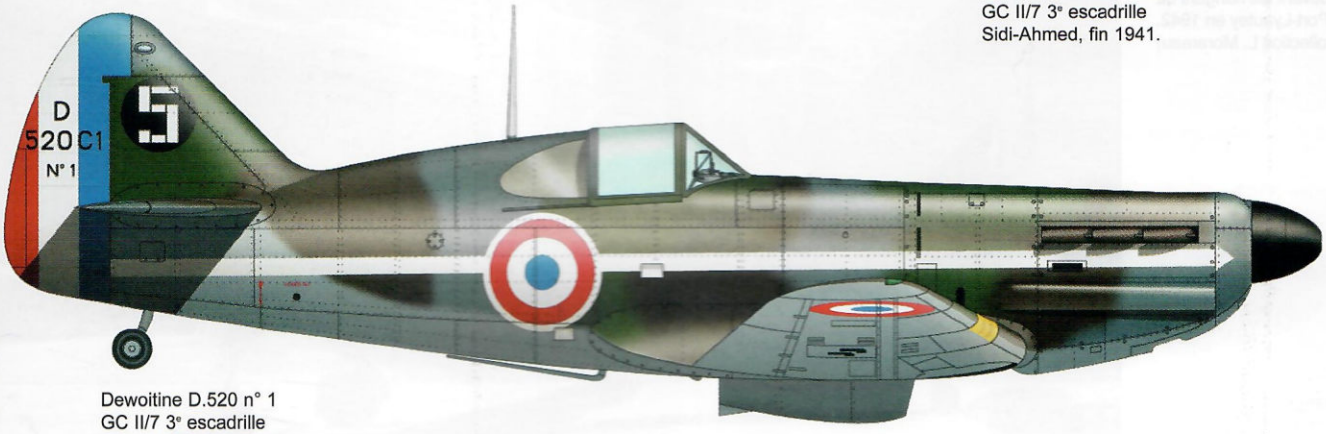
Ci-dessus à droite :
ce D.520 de la 4e escadrille du GC II/7 porte les marques typiques imposées en Tunisie par une instruction du 13 décembre 1941, à la suite d'incidents avec l'aviation italienne. Ces dispositions seront étendues à toute l'aviation de l'armistice le 6 février 1942.
On note sur cet appareil, comme sur le n° 347, que la suppresion de la cocarde et de la bande blanche de fuselage a permis d'étendre le camouflage clair sur les flancs.

Ci-contre :
le « G » ayant été affecté au lieutenant Michel Gruyelle, le sous-lieutenant (puis lieutenant) Gabriel Gauthier a rajouté l'initiale de son prénom, une combinaison qui deviendra célèbre au sein de l'armée de l'Air.
On voit ici son n° 347 mis en pylône en 1942.

Vue en plan du D.520 N° 347 du lieutenant Gabriel Gauthier.
Cette planche n'est pas à a même échelle que les autres.

© P-A. Tilley - 2004

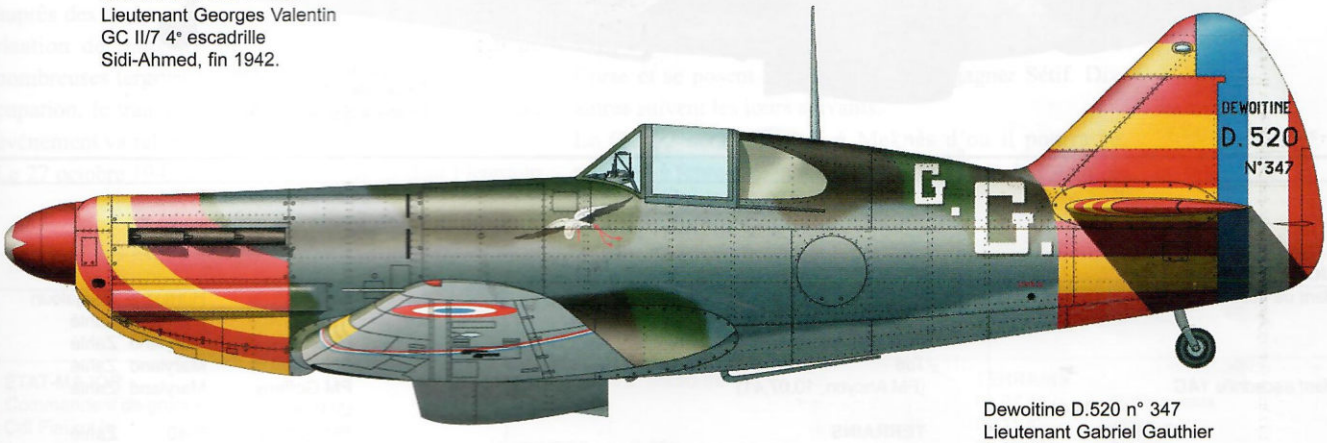
Dewoitine D.520 n° 350
Lieutenant Marcel Merle
GC II/7 3e escadrille
Sidi-Ahmed, fin 1941.



Dewoitine D.520 n° 1
GC II/7 3e escadrille
Sidi-Ahmed, fin 1940.

Cet appareil, replié par le capitaine Sautier du CEMA, était à l'origine le modèle de présentation pour l'exportation, équipé d'une FN de 7,5 mm à la place du canon de 20. Il sera remis aux standards de série à l'AIA d'Alger et affecté au GC II/7.

Dewoitine D.520 n° 138
Lieutenant Georges Valentin
GC II/7 4e escadrille
Sidi-Ahmed, fin 1942.



Dewoitine D.520 n° 347
Lieutenant Gabriel Gauthier
GC II/7 4e escadrille
Sidi-Ahmed, fin 1942.

© P-A. Tilley - 2004

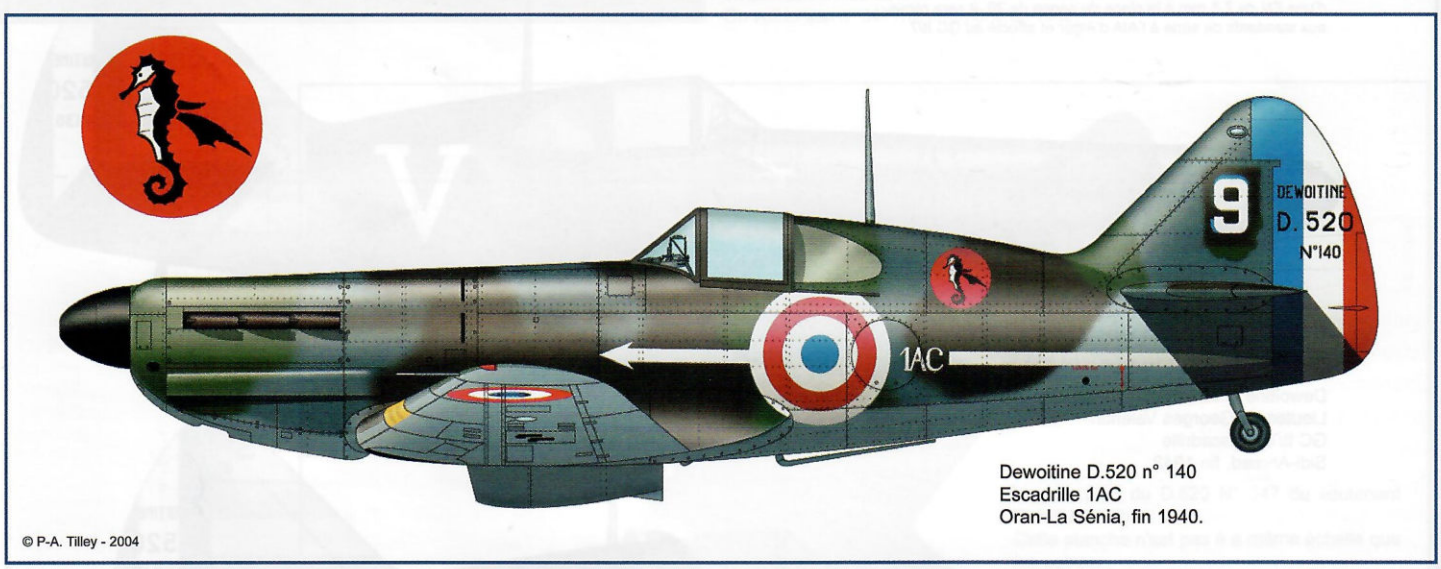
Flottille 1F

NEUF PILOTES VOLONTAIRES de la flottille de chasse F1C ont replié chacun un D.520 de l'Aéronautique navale sur le terrain de Bône le 25 juin. Les deux escadrilles sont alors regroupées à Sidi-Ahmed le 4 juillet.

Dans le cadre de la vaste réorganisation de l'aviation de l'armistice, les deux escadrilles sont rebaptisées 1AC et 2AC et la flottille 1F. Reconstituée à 12 appareils par escadrille, plus un pour le commandant de flottille, par le transfert d'appareils de l'armée de l'Air, elle se déplace à Oran le 1er septembre. Opérant depuis le terrain de Tafaraoui les 24 et 25 septembre, elle escorte les bombardiers de la Marine et de l'armée de l'Air exécutant deux raids contre Gibraltar en représailles à l'attaque contre Dakar par les forces anglo-gaullistes.

L'escadrille 1AC participe brièvement à la campagne de Syrie et le 22 avril 1942, la 1F s'installe à Port-Lyautey, un terrain qu'elle occupe encore quand surviennent les débarquements alliés en Afrique du Nord.

Le 2AC-7 devant les hangars de Port-Lyautey en 1942. (Collection L. Morareau)



Dewoitine D.520 n° 140
Escadrille 1AC
Oran-La Sénia, fin 1940.

© P-A. Tilley - 2004

La flottille 1F
(26.06.40 - 07.11.42)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de flottille
CC Jozan
LV Folliot

Commandant escadrille 1AC
LV Ferran - 03.41
LV Cassé 03.41 -

Commandant escadrille 2AC
LV Folliot - 22.02.41
EV Prévost 23.02.41 -

VICTOIRES sur D.520 : 6

PERTES À L'ENNEMI
Tué 1
(PM Ancyon, 10.07.41)

TERRAINS

25.06.40	Bône
01.09.40	Oran-La Sénia
22.04.42	Port-Lyautey

VICTOIRES

06.07.41	EV Du Merle	Hurricane	Madjaloun
10.07.41	EV Du Merle	Maryland	Zahlé
	EV Du Merle	Maryland	Zahlé
	PM Bénezet	Maryland	Zahlé
	PM Goffeny	Maryland	Zahlé
	LV Pirel		
	PM Goffeny	P-40	Zahlé

GC I/2

Alignement des D.520 de la 1ère escadrille du GC I/2 à Châteauroux, avec au premier plan l'appareil du commandant d'escadrille, le capitaine Ozanne. (SHAA)

À la suite de la demande du gouvernement de Vichy qui souhaite renforcer la défense aérienne de l'Afrique du Nord, les commissions d'armistice allemande et italienne autorisent la création d'un nouveau groupe. Le secrétariat d'État à l'Aviation décide alors de ré-activer le GC I/2, le glorieux groupe des cigognes dissous en août 1940.

Ce nouveau groupe, confié au commandant Fleurquin, est officiellement formé sur la base de Châteauroux le 1er juillet 1941. Il reçoit 26 avions, tous provenant du dépôt de stockage local ou du MGAA de Toulouse, dont certains sont quasi neufs.

Après le retour des deux GC II/3 et III/6 de Syrie, le potentiel de la chasse en Afrique du Nord s'est singulièrement amenuisé. Le secrétariat d'État revient à la charge auprès des commissions d'armistice pour obtenir l'autorisation de transfert du I/2 au Maroc. En raison de nombreuses tergiversations de la part des autorités d'occupation, le transfert est repoussé *sine die*. Pourtant, un événement va relancer la question.

Le 27 octobre 1942 à 16 heures, le commandant Fleurquin reçoit l'ordre de se tenir prêt à franchir la Méditerranée pour rallier Meknès. L'échelon roulant part pour Marseille, mais le mauvais temps cloue les avions au sol. Il est manifeste que le secrétariat d'État à l'Aviation est au courant de ce qui est en train de se tramer au large des côtes nord-africaines et qu'il a décidé d'anticiper les événements sans en référer aux commissions d'armistice.

Enfin, le temps se lève le 6 novembre et 25 D.520 se posent dans la soirée à Istres. Les deux jours qui suivent sont marqués par une totale confusion où ordres et contre-ordres se succèdent. Le 9 novembre à 11 heures, le commandant Fleurquin décide d'agir de sa propre autorité. Il décolle en compagnie de sept pilotes de la 2e escadrille en direction d'Ajaccio. Il est suivi une heure et demie plus tard par le capitaine Ozanne à la tête d'une formation de neuf appareils de la 1ère escadrille. Le lendemain, 10 novembre, quatorze appareils redécollent de Corse et se posent à Bizerte avant de gagner Sétif. Dix autres suivent les jours suivants.

Le GC I/2 sera regroupé à Meknès d'où il pourra se préparer à reprendre la lutte contre les forces de l'Axe.

Le GC I/2
(01.07.41 - 10.11.42)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Fleurquin

Commandant la 1ère escadrille
Cne Ozanne

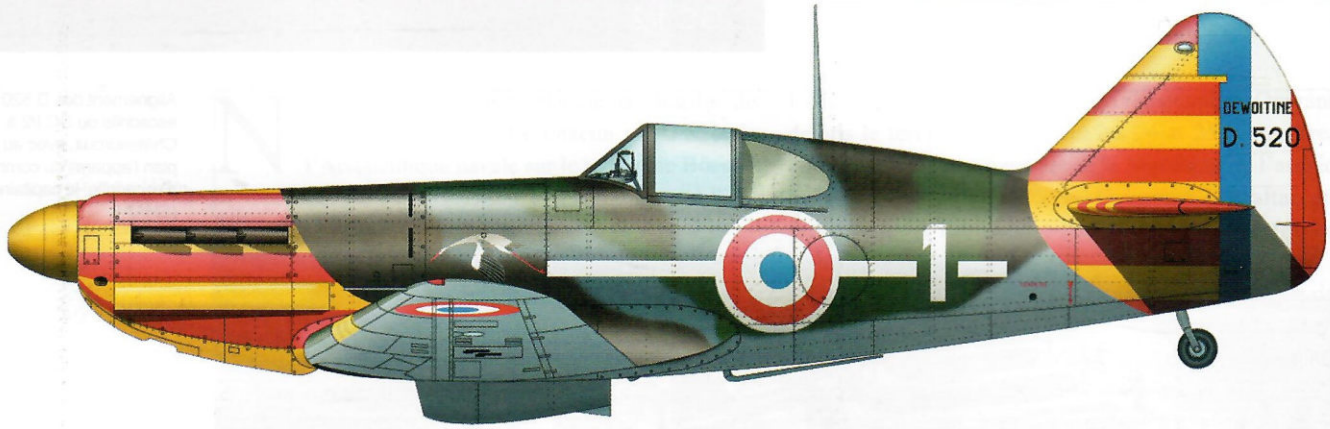
Commandant la 2e escadrille
Lt Lacombe

VICTOIRES sur D.520 : aucune

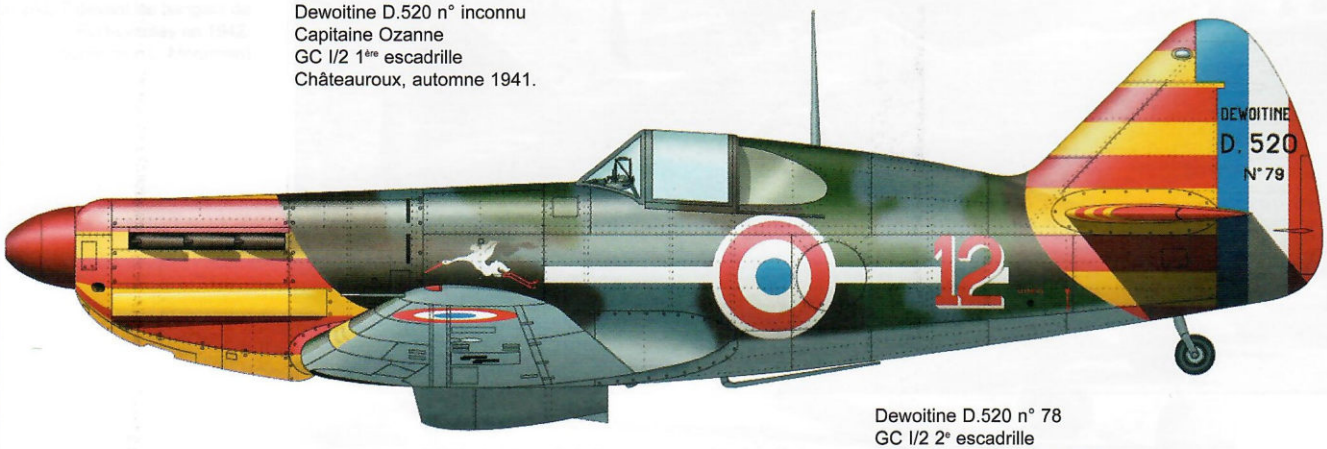
PERTES À L'ENNEMI
aucune

TERRAINS

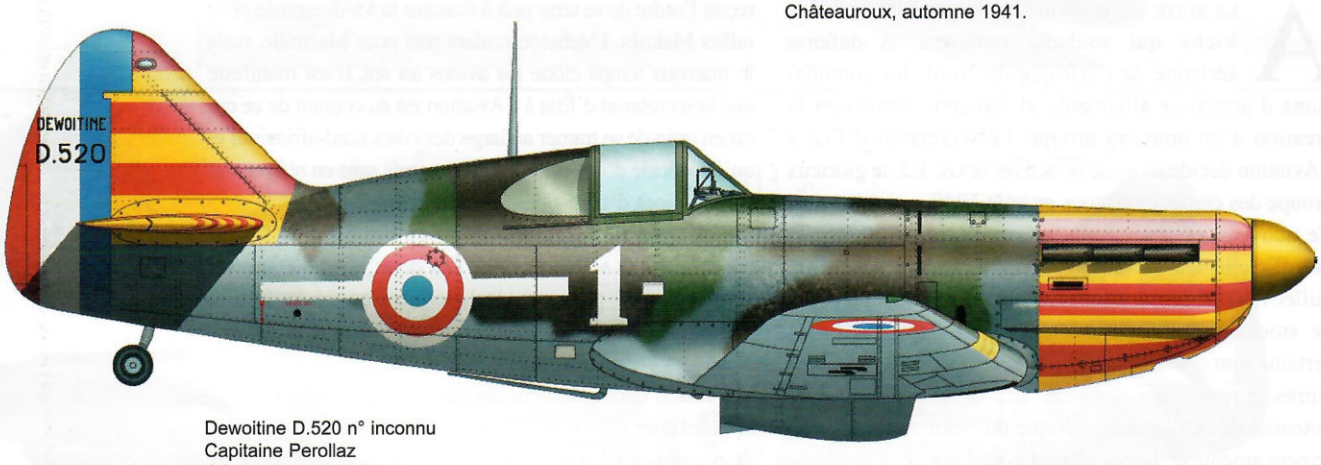
01.07.41	Châteauroux
06.11.42	Istres
09.11.42	Ajaccio
10.11.42	Sétif



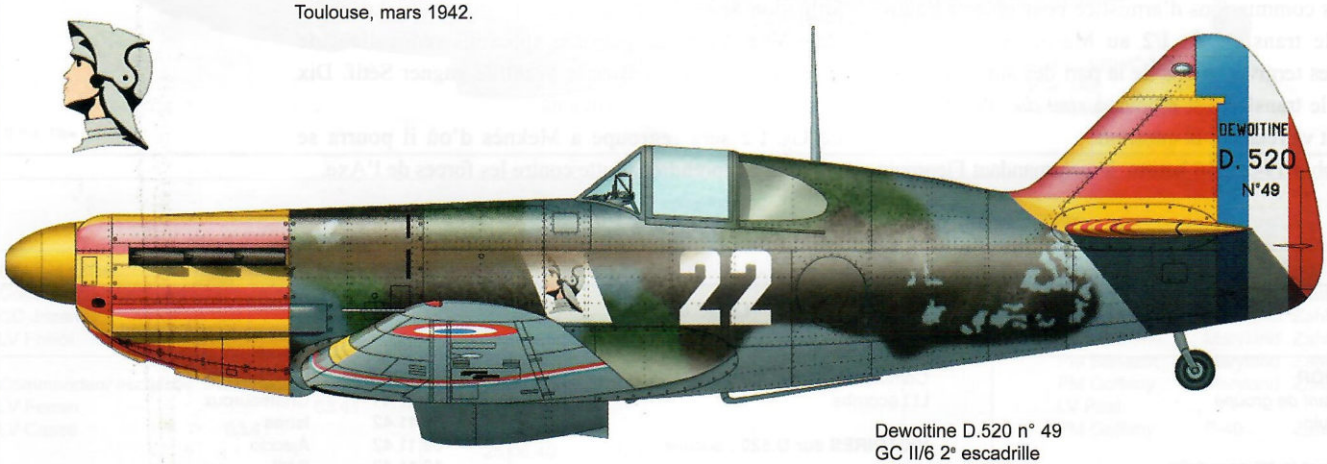
Dewoitine D.520 n° inconnu
Capitaine Ozanne
GC I/2 1ère escadrille
Châteauroux, automne 1941.



Dewoitine D.520 n° 78
GC I/2 2e escadrille
Châteauroux, automne 1941.



Dewoitine D.520 n° inconnu
Capitaine Perollaz
GC II/6 1ère escadrille
Toulouse, mars 1942.



Dewoitine D.520 n° 49
GC II/6 2e escadrille
Thiès, juin 1942.

© P-A. Tilley - 2004

GC II/6

FAISANT VALOIR AUPRÈS de la commission d'armistice de Wiesbaden les menaces qui pèsent sur l'AOF, le secrétariat d'État à l'Aviation de Vichy obtient la création d'un nouveau groupe de chasse destiné à être envoyé au Sénégal en remplacement de la modeste escadrille coloniale 1/6 encore équipée en D.510.

Anticipant l'accord, les pilotes du futur groupe sont rassemblés à Blida dès septembre 1941, parmi lesquels la plupart des aviateurs de l'escadrille 1/6. Après remise à niveau sur Morane 406 et quelques D.520 déstockés, les pilotes partent pour Toulouse-Francazal où ils touchent 26 D.520 neufs en décembre.

Le 1er janvier 1942, le GC II/6 est officiellement recréé sur la base de Toulouse-Francazal. Le 19 février, les 15 premiers D.520 prennent le chemin du Sénégal, suivis une semaine plus tard par les 16 autres. Le 23 mars, la plupart d'entre eux atteignent Thiès.

Le général Gama, commandant l'Air en AOF, appréciant assez peu que ses aviateurs succombent aux « délices de Capoue » décide de les envoyer faire un séjour à Rosso, près de St Louis-du-Sénégal à la frontière avec la Mauritanie entre le 12 mai et le 24 juin, où le champagne et le whisky sont aussi rares que l'ombre...

Le 7 juin, en patrouille au-dessus de la côte, le commandant Ladousse donne la chasse à un Hudson britannique. Mais, avec un pare-brise maculé d'huile et contre un adversaire particulièrement habile, il est contraint de rebrousser chemin.

Le groupe perd deux pilotes par accident, le sous-lieutenant Goussin, à la suite d'une collision avec un NAA 57 le 7 août, et le lieutenant Audebert, victime d'une panne de moteur au décollage le 16 octobre.

Le GC II/6 se trouve à Thiès au moment des débarquements alliés.

Ci-dessus : à l'exception de cinq avions, le GC II/6 est entièrement équipé d'avions neufs lors de sa formation à Toulouse.

Ci-dessous : des D.520 de la 1ère escadrille à une escale lors du transfert en AOF. Au second plan, l'un des LeO 451 d'accompagnement.

Alignement des D.520 de la 1ère escadrille du GC II/6 à Toulouse peu après la création officielle du groupe.
Les appareils portent encore les anciennes marques de nationalité.
Au premier plan, le D.520 du commandant d'escadrille, le capitaine Perollaz.
(Archives Aéro-Journal)

Le GC II /6
(01.01 - 07.11.42)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Ladousse

Commandant 1ère escadrille
Cne Perollaz 01.01.42 - 05.04.42
Cne Barbier 06.04.42 -

Commandant 2e escadrille
Lt Marchelidon

VICTOIRES sur D.520 : aucune

PERTES À L'ENNEMI
aucune

TERRAINS
01.01.42 Toulouse
06.04.42 Thiès
12.05.42 Rosso
25.06.42 Thiès

GC I/1

Le GC I/1, qui stationne sur le terrain de Lyon-Bron avec ses Bloch 152 depuis août 1940, commence sa transformation sur D.520 fin mai 1942. Il reçoit ainsi 26 D.520 neufs début juin, plus trois autres destinés à remplacer des avions accidentés.

Comme le GC I/2, le I/1 apprend fin octobre son transfert imminent à Bamako pour renforcer la défense aérienne de l'AOF. À la suite des débarquements alliés en Afrique du Nord le 8 novembre, sa destination est modifiée et, avec l'accord de la commission d'armistice allemande, il est prévu qu'il gagne sans délai la Tunisie. Le 10 novembre, il s'apprête à quitter Lyon pour Istres, mais en raison de l'arrivée des troupes allemandes en Tunisie, le secrétariat d'État à l'Aviation suspend le mouvement dans la nuit. La commission d'armistice fait savoir aux Français qu'elle souhaite le maintien du groupe pour renforcer la défense de l'agglomération lyonnaise.

À 04h00 le 11 novembre, Vichy donne l'ordre au commandant Michy de rallier Avignon pour couvrir le port de Toulon. Dès l'aube, quatre patrouilles prennent l'air, mais elles sont rappelées en vol, la commission d'armistice ayant opposé un refus catégorique à ce mouvement.

Le GC I/1 sera capturé le 27 novembre à Saint-Rambert-d'Albon et dissous dans la foulée.

Le GC I/1
(01.06 - 01.12.42)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Michy

Commandant la 1ère escadrille
Lt Renaud

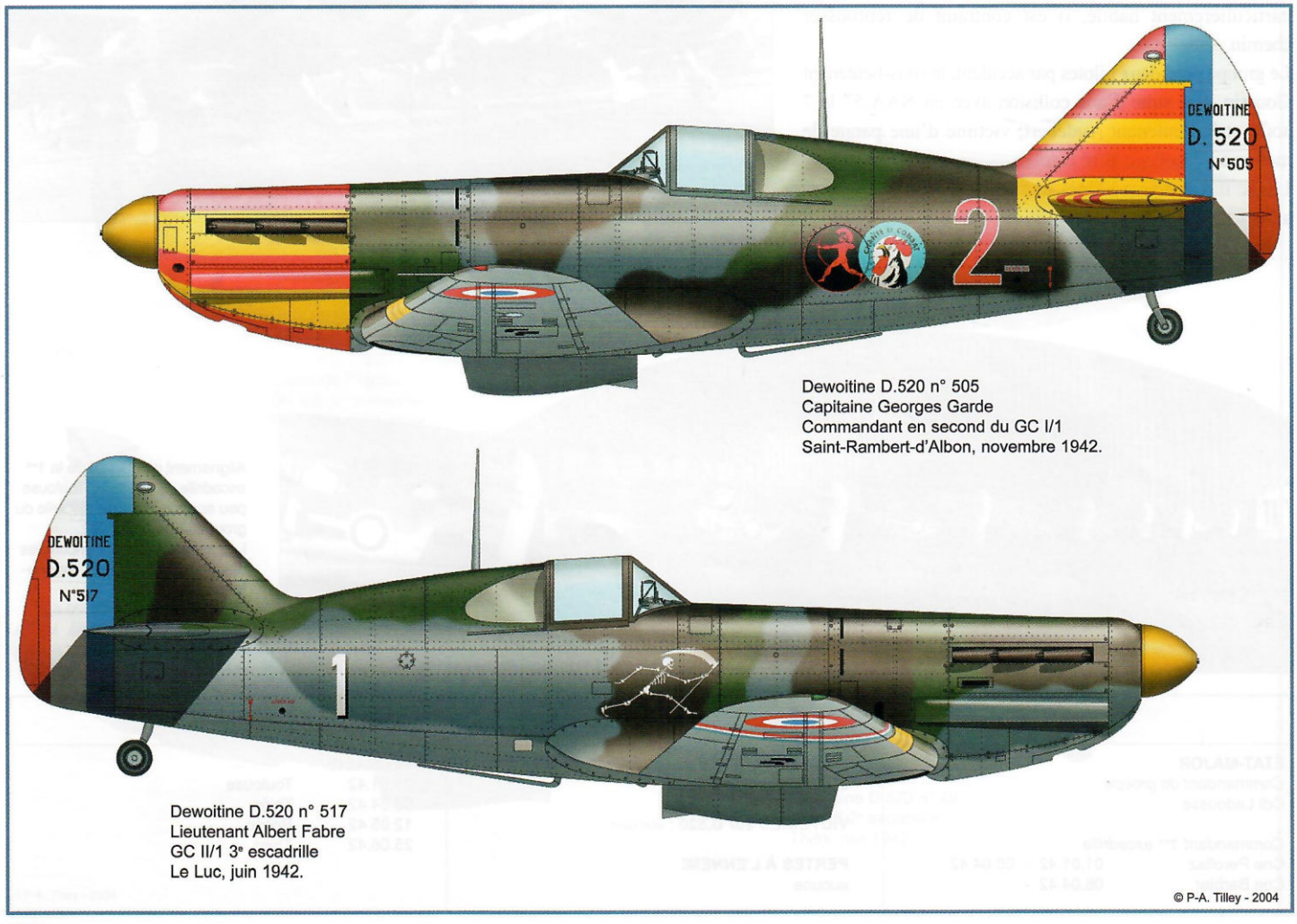
Commandant la 2e escadrille
Cne Belleux (?)

VICTOIRES sur D.520 : aucune

PERTES À L'ENNEMI
aucune

TERRAINS

14.08.40	Lyon-Bron
26.11.42	St-Rambert-s'Albon
01.12.42	Dissolution



Dewoitine D.520 n° 505
Capitaine Georges Garde
Commandant en second du GC I/1
Saint-Rambert-d'Albon, novembre 1942.

Dewoitine D.520 n° 517
Lieutenant Albert Fabre
GC II/1 3e escadrille
Le Luc, juin 1942.

© P-A. Tilley - 2004

GC III/9

Reconstitué sur Bloch 152 à Salon-de-Provence en août 1940, le GC III/9 perçoit ses premiers D.520 le 25 juin 1942. Sa dotation complète est atteinte en août. Après l'invasion de la zone libre, il est évacué sur Bergerac où il est dissous en même temps que l'armée de l'Air de l'armistice en date du 1er décembre 1942.

Le GC III/9
(25.06 - 01.12.42)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Tricaud 12.08.40 - 03.41
Cdt Sarrault 03.41 - 08.41
Cdt Vallois 08.41 - 01.12.42

Commandant la 1ère escadrille
Cne Hirschauer 12.08.40 - 01.12.42

Commandant la 2e escadrille
Cne Chevallier - 06.07.40
Cne Baché 13.08.40 - 01.09.40
Cne Williame 02.09.40 - 31.10.40
S/Lt Budan de Russé 01.10.40 - 11.03.41
Cne Loyen 12.03.41 - 04.11.41
Lt Budan de Russé 05.11.41 - 21.03.42
Cne Loyen 22.03.42 - 01.12.42

VICTOIRES sur D.520 : aucune

PERTES À L'ENNEMI
aucune

TERRAINS
Le Luc 19.06.40
Salon-de-Provence 07.10.40
Hyères-Le Palyvestre 01.08.41
Bergerac 25.11.42
Dissolution 01.12.42

GC II/1

Maintenu en activité après l'armistice, le GC II/1, toujours équipé en Bloch 152, occupe le terrain du Luc, lorsque fin juin 1942, il commence à percevoir des D.520. Début juillet, sa dotation est portée à 26 appareils, tous neufs. Replié à Montélimar après l'invasion de la zone libre, il convoie ses appareils à Istres, où ils sont remis aux Italiens, avant d'être dissous.

Le GC II/1
(01.07 - 01.12.42)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Benson

Commandant la 3e escadrille
Lt Fabre

Commandant la 4e escadrille
Cne de La Taille

VICTOIRES sur D.520 : aucune

PERTES À L'ENNEMI
aucune

TERRAINS
01.08.40 Le Luc
26.11.42 Montélimar
01.12.42 Dissolution

GC II/5

Au moment où les forces anglo-américaines débarquent en Afrique du Nord, le GC II/5 se trouve en cours de transformation sur D.520, écartelé entre la métropole, où s'entraîne la 3e escadrille, et Camp Cazes (Casablanca) où stationne la 4e. Chacune dispose de 16 D.520, mais ils ne pourront être utilisés contre les forces anglo-américaines pendant l'opération « Torch », tandis que les pilotes demeurés en France y resteront et seront démobilisés au moment où le GC II/5, devenu *Lafayette*, reprendra la lutte aux côtés des Alliés.

Le GC II/5
(01.08 - 07.11.42)

ÉTAT-MAJOR
Commandant de groupe
Cdt Tricaud

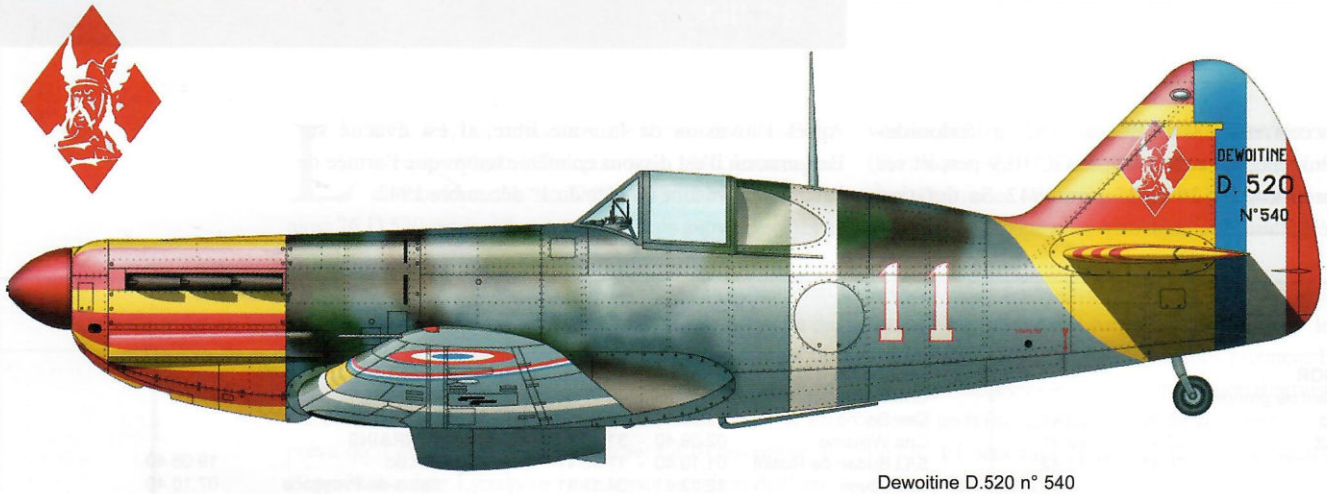
Commandant la 3e escadrille
Cne Monraisse

Commandant la 4e escadrille
Cne Huvet

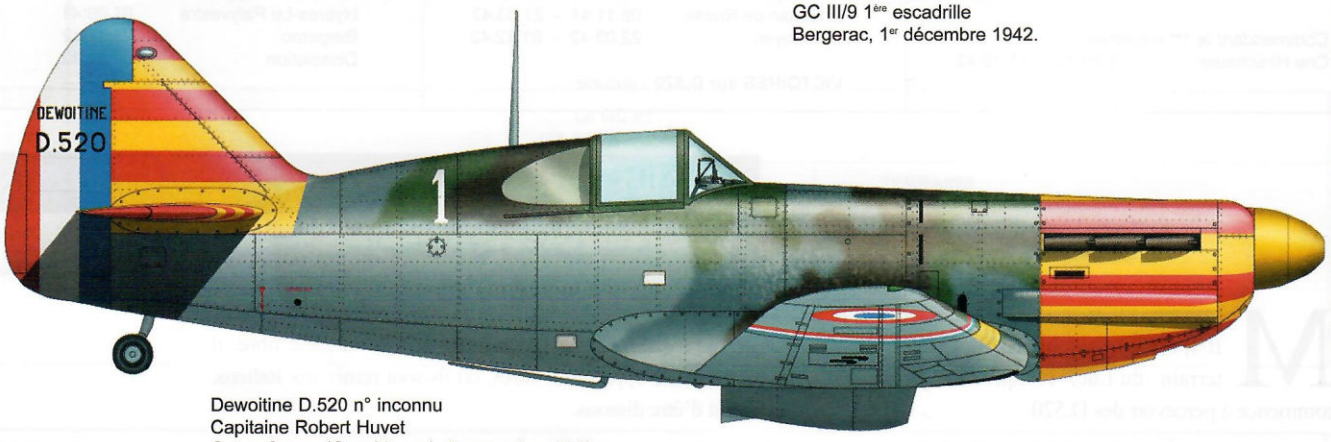
VICTOIRES sur D.520 : aucune

PERTES À L'ENNEMI
aucune

TERRAINS
25.01.41 Casablanca

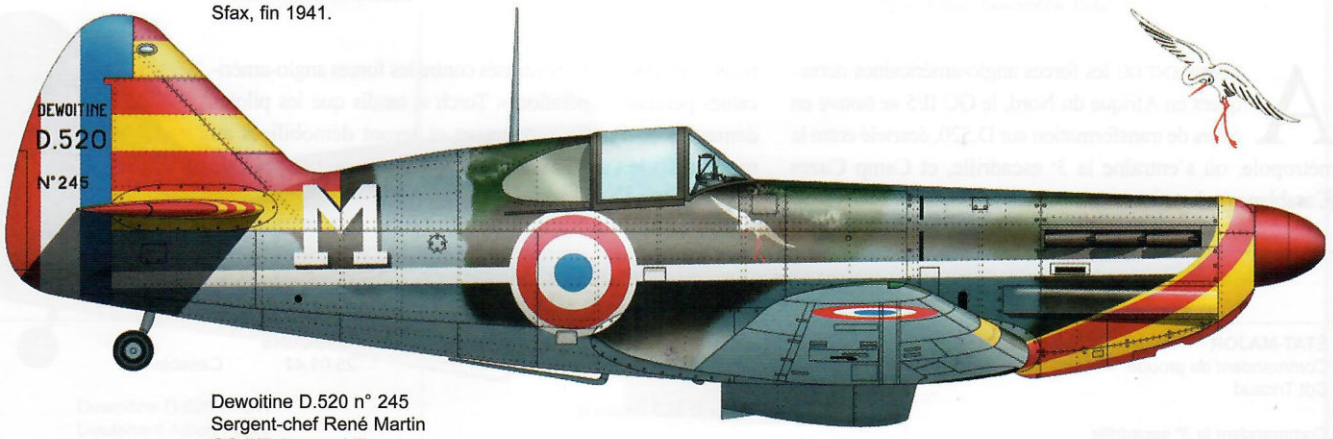


Dewoitine D.520 n° 540
GC III/9 1ère escadrille
Bergerac, 1er décembre 1942.



Dewoitine D.520 n° inconnu
Capitaine Robert Huvet
Camp Cazes (Casablanca), 8 novembre 1942.

Dewoitine D.520 n° 173
Commandant Jules Morlat
Commandant le GC II/3
Sfax, fin 1941.



Dewoitine D.520 n° 245
Sergent-chef René Martin
GC II/7 4e escadrille
Sidi-Ahmed, juin 1941.

© P-A. Tilley - 2004

La campagne de Syrie

Comme la plupart des groupes de chasse français maintenus en activité après l'armistice, le GC III/6 somnole tranquillement, à peine dérangé par des transferts épisodiques d'une base à une autre ou le passage de quelques avions britanniques en transit vers Malte ou l'Égypte. Rien de bien excitant pour les pilotes jusqu'au 17 mai, jour où le commandant Geille reçoit l'ordre de se tenir prêt à rejoindre le Levant.

Le chemin de Damas

En effet, la situation dans les deux mandats français du Liban et de la Syrie est très tendue. Le gouvernement de Vichy a autorisé la Luftwaffe à se poser sur les aérodromes du Levant pour ravitailler les insurgés pro-allemands en Irak. Une escadrille de Heinkel He 111 et une autre de Messerschmitt Bf 110 ont même transité par la Syrie pour aller appuyer les opérations terrestres. Les Britanniques ont fermement et rapidement réagi en mitraillant quelques avions allemands sur les aérodromes de Syrie.

La commission d'armistice allemande a marqué son accord pour le transfert, à ses frais, d'un groupe de chasse en renfort du GC I/7 dont les Morane 406 s'avèrent incapables de s'opposer aux incursions anglaises. Elle a défini un itinéraire très strict, comportant une escale à Catane, Brindisi et Athènes, le terrain de Rhodes ne pouvant être utilisé qu'en cas d'absolue nécessité. En outre, les autorités allemandes ont demandé que les avions français portent des marques bien visibles pour éviter toute méprise. Les Dewoitine D.520 recevront une couche de peinture jaune sur tout l'empennage arrière (sauf le gouvernail) et sur la casserole.

Le 24 mai, les valises sont bouclées. Le GC III/6 a reçu un complément de dotation sous le forme de deux D.520 avec leurs pilotes en provenance du GC I/3 et quatre D.520 du II/3. Ce sont en tout 26 appareils qui décollent à partir de 10 heures en direction de Tunis, première halte, où un appareil en panne est remplacé par le n° 146 du GC II/7.

Les mécaniciens et deux pilotes haut-le-pied, soit en tout 37 hommes, prennent place à bord de quatre Potez 650 et un Farman 223.3

En cours de route, le n° 309 est abandonné à Catane – il ne sera récupéré qu'en mars 1942 ! En raison de leur faible autonomie, les Dewoitine sont contraints à faire escale à Rhodes, où, comme sur toutes les bases allemandes, ils sont accueillis comme des visiteurs de marque.

Le GC III/6 se pose enfin à Rayack le 27 mai, après un périple de 3 790 km, dont 2 830 au-dessus de la mer. Les pilotes sont fatigués, mais heureux car il n'y a pas eu de casse.

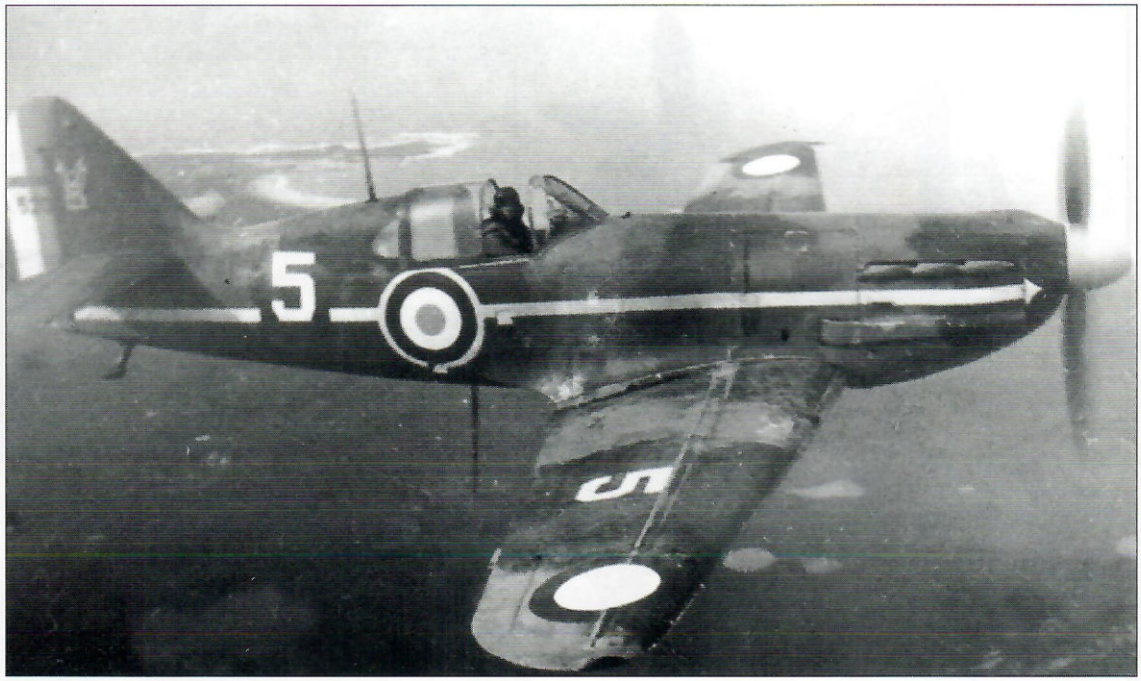
Le timide bombardement de plusieurs terrains français le 28 mai incite le général Jannekeyn, commandant d'Air Levant, à desserrer ses unités aériennes sur des terrains auxiliaires. Le lendemain, Geille et son adjoint, le capitaine de Rivals-Mazères, parcourent les différents terrains secondaires que le GC III/6 pourrait utiliser, mais devant leur mauvais état général, il demande à Air Levant de demeurer à Rayack, malgré les risques encourus.

Fin mai, la révolte en Irak a été matée, la Luftwaffe a déserté les cieux du Levant, mais les Britanniques n'en préparent pas moins de façon active l'invasion de la Syrie et du Liban (opération « Exporter »), à laquelle se joignent les forces françaises libres. La campagne de Syrie s'ouvre le 8 juin 1941.

8 juin : la déroute des Fulmar

Dès l'aube, le III/6 envoie une patrouille double à Damas sous les ordres du sous-lieutenant Le Gloan. Accompagnant un Potez 63.11 dans la région d'Ezraa vers midi, les D.520 mitraillent une colonne motorisée. Le D.520 n° 329 du sergent-chef Mertzisen est touché par la DCA et doit se poser en catastrophe. Légèrement blessé, Mertzisen regagne ses lignes à pied, aidé par la population druze. Après avoir fait sa passe, Le Gloan rejoint le Potez. C'est alors qu'il aperçoit un Hurricane isolé. Il le poursuit et l'abat en bordure du terrain de Damas-Mezzé. Il s'agit du Z4364 du *Flight Lieutenant* J.R. Aldis du N° 208 *Squadron*.

Une nouvelle mission est commandée à 15h30, mais au



Bien que de qualité moyenne, cette photo est intéressante à plus d'un titre. Elle montre le D.520 n° 48, un ancien appareil de l'escadrille d'expérimentation, remis aux standards de série, à l'exception du patin arrière. Ensuite, on note la répétition du code tactique sur l'extrados droit, pratique habituelle à la 5ème escadrille du GC III/6. L'avion est accidenté par le sergent-chef Elmlinger à Tunis le 24 mai 1941 lors du transfert du groupe en Syrie. Il sera échangé contre le n° 146 du GC II/7.

décollage, le sergent-chef Ravily perd le contrôle de son appareil (n° 132) et s'écrase. Il est tué sur le coup. Dans la soirée, Le Gloan rentre à Rayack avec ses trois derniers équipiers.

Il apprend qu'il a manqué une grande bagarre au-dessus d'une escadre navale britannique qui a fait son apparition au large de Saïda.

Peu après midi, le lieutenant Martin et le sous-lieutenant Brondel attaquent des Fulmar du N° 803 *Squadron* qu'ils prennent pour des Hurricane. Martin (n° 331), touché soit par un Fulmar, soit par l'artillerie anti-aérienne des navires, saute en parachute et est fait prisonnier par les Australiens (il sera libéré en septembre 1941).

À 15h30, une patrouille double de la 6e escadrille en découd à nouveau avec des Fulmar, qu'ils identifient comme étant des Hurricane. Les Français ont l'avantage de l'altitude et surtout d'un matériel, sans doute vieillissant, mais plus performant que le chasseur embarqué anglais. Ils revendiquent deux Hurricane, mais en fait le N° 803 *Squadron* perd quatre Fulmar (quatre tués). Le Fulmar est aussitôt retiré des opérations.

Entre-temps, à 06h30, cinq Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron* mitraillent la base de Rayack, profitant du fait que leur silhouette, mal connue des guetteurs français, soit très proche de celle du D.520. Ils endommagent cinq appareils et incendient le D.520 n° 330.

9 juin : nouvelle victoire pour Le Gloan

Le 9 juin, le III/6 protège une expédition de Martin 167F et de... quatre Bloch 200 qui doivent bombarder l'escadre anglaise. Sans avoir été aperçus, des Hurricane du N° 80 *Squadron* se glissent derrière les Bloch et en abattent trois. À ce moment surgit la patrouille de Le Gloan qui s'en prend, selon toute vraisemblance, à une seconde formation du N° 80 *Squadron*, comme le laisse supposer le compte rendu établi par le sous-lieutenant Le Gloan :

« 15h25 : le sous-lieutenant Le Gloan voit trois chasseurs Hurricane venant de l'ouest dans le soleil. La

Le GC III/6 à l'escale de Catane, le 27 mai. Au premier plan, le n° 329 piloté par le sous-lieutenant Brondel pour le voyage. Il sera perdu en combat aérien dès le 8 juin avec le sergent-chef Mertzisen aux commandes. (SHAA)

LE GC III/6 EN SYRIE

Commandant : Cdt Geille

5e escadrille : Cne Jacobi († 12.06.41)
Cne Sautier

6e escadrille : Cne Richard

Effectif initial : 25 D.520 (présents en Syrie)

Affectation des avions pour le transfert en Syrie

État-major

A	n° 331	Cdt Geille
33	n° 382	Cne de Rivals-Mazères

5e escadrille

1	n° 229	Cne Jacobi [cp]
2	n° 369	Lt Martin [cp]
3	n° 309 (*)	S/C Ravily
4	n° 368	Sgt Coisneau
5	n° 146	S/Lt Brondel
6	n° 277	S/Lt Le Gloan [cp]
7	n° 132	S/C Monribot
8	n° 284	S/C Chardonnet
9	n° 329	S/Lt Brondel
10	n° 361	Sgt Mequet
11	n° 367	S/C Mertzisen
12	n° 314	Cne Sautier [cp]

6e escadrille

21	n° 313	Cne Richard [cp]
22	n° 357	Lt Legrand [cp]
23	n° 307	Sgt Savinel
24	n° 330	Lt Boiries [cp]
25	n° 370	Lt Steunou
26	n° 389	S/Lt Rivory
27	n° 347	S/Lt Satgé
28	n° 174	Adj Japiot
29	n° 52	Sgt Michaux
30	n° 302	S/C Maccia
31	n° 321	Sgt Pimont
32	n° 145	Sgt Ghesquière

Pilotes sans avion : Lt Guillou, S/C Elmlinger, Sgt Gauthier.

(*) Avion cassé à l'escale de Catane.
[cp] : chef de patrouille.

patrouille monte et se place dans le soleil. Les chasseurs ennemis foncent sur les Bloch, mais nous intervenons avant l'attaque. La patrouille Montribot reste en protection. Le sous-lieutenant Le Gloan attaque le chef de patrouille anglais et l'abat en flammes; le pilote saute en parachute au large. Le sergent Mequet attaque l'équipier droit. Le troisième Anglais poursuit son attaque sur les Bloch, mais ces derniers sont dégagés par Montribot. Le Hurricane disparaît en fumée. Après avoir fait demi-tour, le sous-lieutenant Le Gloan voit un Dewoitine (sergent Mequet) dans la queue d'un Hurricane. Mequet dégage, armes enrayées. Le sous-lieutenant Le Gloan attaque cet Anglais et l'abat en flammes. Le pilote saute en parachute au large. La patrouille double rentre au terrain au complet. »

Deux Bloch (trois tués) et deux Hurricane (deux tués) sont abattus.

Alertés par Le Gloan, trois D.520 conduits par le capitaine Richard arrivent sur les lieux et rencontrent trois Hurricane

Le n° 331 du commandant du GC III/6 à Alger-Maison Blanche, quelques semaines avant le départ pour la Syrie.
Derrière lui, le n° 314 du capitaine Sautier, qui ne porte pour toute marque que son numéro de série répété en blanc sur la dérive. Sautier était à cette époque l'adjoint du commandant Geille.

venus relever les précédents. Richard, attaqué par deux Anglais, part en piqué avec le feu à bord, qu'il parvient à maîtriser avant de rentrer à Rayack. Le sergent Michaux revendique une victoire, mais les deux derniers Hurricane rentrent indemne. Le troisième a été victime d'une collision frontale avec le Dewoitine n° 346 du sous-lieutenant Rivory. Ils s'en sortent vivants, mais le Français est fait prisonnier. À son retour de captivité, il racontera que son appareil avait été touché par un chasseur anglais.

10 - 12 juin : la disparition du capitaine Jacobi

Les 10 et 11 juin, le III/6, réduit à 14 D.520 en état de vol, effectue de nombreuses patrouilles sans suite, les bombardiers britanniques n'opérant plus que de nuit.

Il est certain que les combats des 8 et 9 juin ont calmé les ardeurs de l'aviation britannique. Les Dewoitine 520 du III/6 ont clairement conquis la supériorité aérienne. L'arrivée de trois groupes de LeO 451 donne aux Français une supériorité numérique, qui, comme un an plus tôt, sera gâchée par une doctrine d'un autre âge.

Le 12 juin, une patrouille double décolle à 16h09 sous les ordres du commandant de la 5e escadrille, le capitaine Jacobi. Leur mission consiste en un mitraillage d'une colonne près de Saïda. Le sous-lieutenant Brondel témoigne :

« Nous voilà bien embarrassés pour trouver des cibles. Les Anglais ont admirablement mis à profit

Le 14 juin, après avoir été successivement tiré par la chasse et la DCA britanniques, le sous-lieutenant Brondel s'est finalement retrouvé dans cette fâcheuse posture à bord de son D.520 n° 368.
Bien que « sonné », il prendra part aux missions dès le lendemain.
(Archives Aéro-Journal)

L'épave du D.520 n° 229, abattu par la DCA près de Saïda, le 12 juin.
Les restes du capitaine Jacobi ont été inhumés par les Australiens au milieu des débris, avec la mention « UNKNOWN FRENCH AIR MAN 12 JUNE 1941 ». (Photo R. Dahl)

la nature accidentée du terrain pour disperser leurs véhicules et ils nous attendent de pied ferme. Je plonge derrière le capitaine et le piège se referme sur nous. De toutes parts, des armes automatiques ouvrent le feu. Devant moi, le capitaine vole en ligne droite, sans se soucier des obus qui se concentrent sur son avion. Il est atteint à différentes reprises. Son Dewoitine se met en léger piqué puis dérape sur la gauche. Le capitaine est sans doute touché, car il ne fait aucun effort pour redresser son avion qui percute le sol pleins gaz et qui explose sous le choc. »

Le D.520 n° 229 s'écrase à 6 km au sud de Saïda. Les restes du capitaine Jacobi seront inhumés sur place par des soldats australiens. Un autre pilote est légèrement blessé et un D.520 s'écrase à l'atterrissage à Rayack.

14 JUIN : LES MALHEURS DU SOUS-LIEUTENANT BRONDEL

Le 14 juin, Le Gloan à la tête d'une patrouille de six appareils escorte quatre LeO 451 du GB I/31 qui vont bombarder l'escadre britannique. Le *Flying Officer* D.A. Coke du N° 80 *Squadron* se trouve alors en faction. Apercevant les chasseurs français, il grimpe dans le soleil et plonge sur le dernier de la formation. Mais, il n'est pas seul dans les parages, car trois autres Hurricane surgissent en même temps et le *Flying Officer* Dowding tire également sur le même adversaire. Tout naturellement, les deux pilotes voient le Dewoitine se détacher et piquer vers la mer en traînant un sillage de fumée. Les malheurs du sous-lieutenant Brondel ne sont pas tout à fait terminés, car après avoir essuyé cette double attaque, il est pris à partie par la DCA des navires. Son avion termine son vol sur le dos sur une plage de Beyrouth, mais lui est sain et sauf.

Pendant ce temps Le Gloan et ses quatre équipiers restants se sont rebiffés. Le combat dure une dizaine de minutes et s'achève sans résultat autre que des trous dans plusieurs appareils. Les Français sont crédités de deux probables et un pilote britannique d'une probable.

15 JUIN : LA LEÇON DES GLADIATOR

Le 15 juin, une patrouille double décolle à 8h03 pour surveiller le secteur d'Ezraa où les troupes de Vichy ont lancé une contre-attaque. À 9h45, les Français aperçoivent trois Gladiator à 2 400 mètres d'altitude. Ils sont en fait au nombre de six, appartiennent au X *Flight* et sont conduits par le *Flying Officer* K.H.O. Young.

Tandis que la patrouille haute (sous-lieutenant Le Gloan, capitaine de Rivals-Mazères et sergent-chef Mertzisen) plonge sur les trois Gladiator, les trois autres qui n'ont pas été repérés attaquent la patrouille basse (sergents-chefs Chardonnet et Elmlinger et sergent Mequet).

Le Gloan s'en prend au Gladiator K7947 du *Flying Officer* J.N. Craigie, qui est abattu à la première rafale. Il s'ensuit un combat tournoyant plutôt confus. Le *Flying Officer* Jeffrey et le *Sergeant* Appleby revendiquent la destruction d'un Dewoitine chacun. Le sergent-chef Mertzisen doit se poser sur le ventre (n° 367) et Rivals-Mazères, arrivé trop tardivement à son secours, tire sur l'un des assaillants qu'il voit distinctement exploser au contact du sol. Le Gloan dégage un équipier en difficulté, mais il essuie ensuite une terrible rafale qui coupe les tuyauteries d'huile et le circuit de mise à feu de ses armes. Raccompagné par deux Gladiator jusqu'à 50 km

Le capitaine Jacobi devant son D.520 n° 229 lors de l'escale d'Athènes. (Bundesarchiv)

LE GC II/3 EN SYRIE

COMMANDANT : CDT MORLAT

3E ESCADRILLE : CNE DUVAL

4E ESCADRILLE : CNE MENU

EFFECTIF INITIAL : 23 D.520

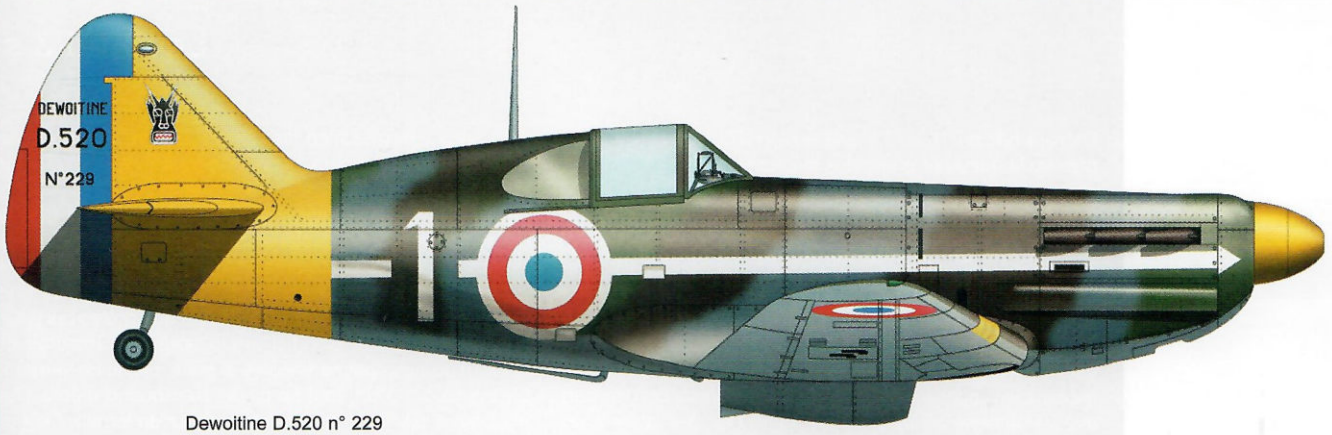
n° 24, 38, 56, 80, 97, 169, 207, 208, 234, 264, 275, 276, 290, 291, 327, 332, 342, 343, 358, 395, 397, 418, 419.

Pilotes :

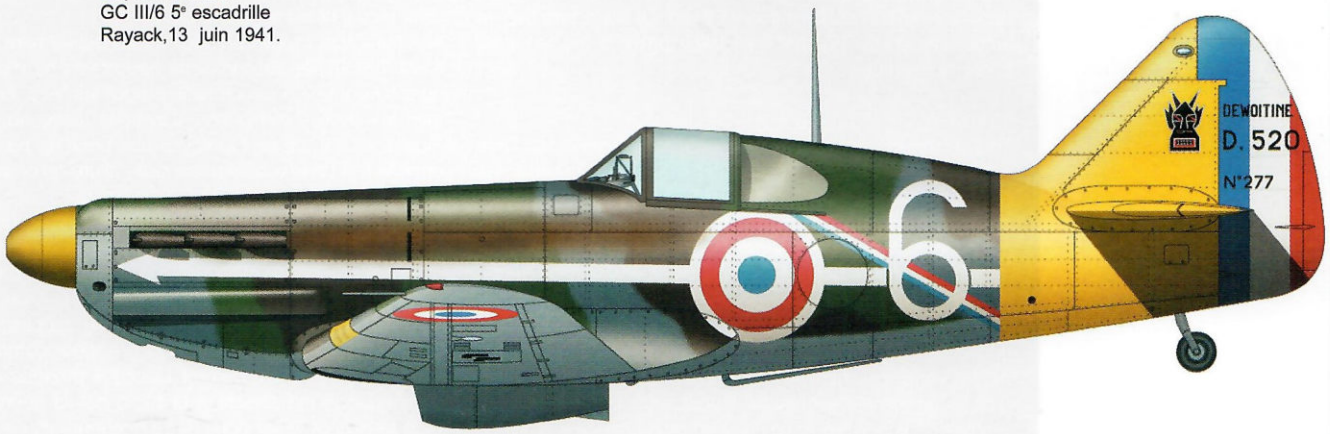
État-major
Cdt Morlat, Cne Bordier

3e escadrille
Cne Duval, Cne Jacquin, Lt Lété, Lt Prayer, Lt Gontard, S/Lt Mine, A/C Leblanc, Adj Marias, Adj Titard, Sgt André, Sgt Cazaneuve, Sgt Hurtin.

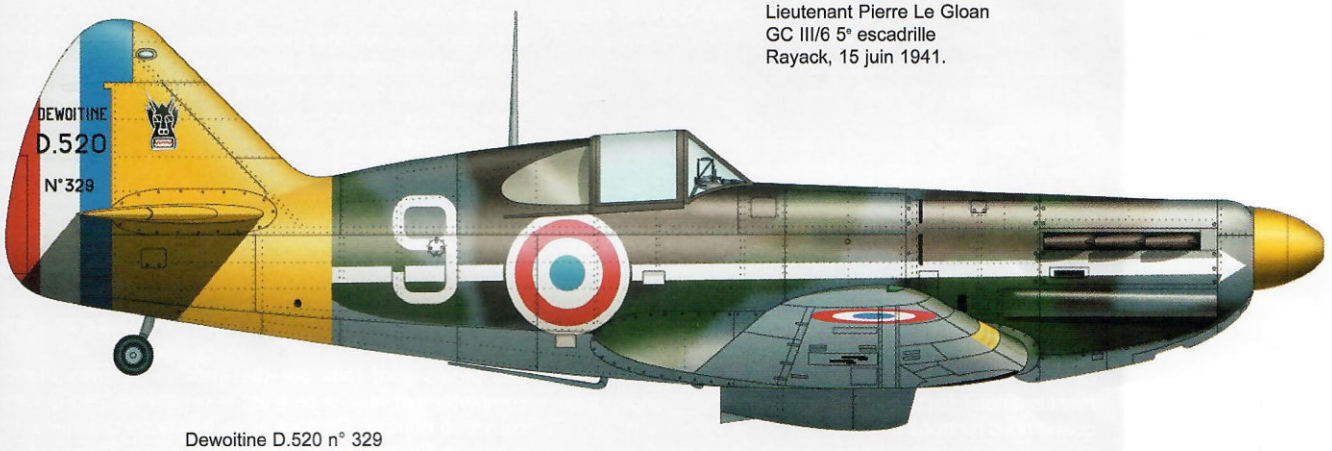
4e escadrille
Cne Menu, Cne Boillot, Cne Jacquin, Lt Codet, Lt Cuffaut, S/Lt Le Guennec, A/C Bouton, Adj Poincenot, S/C Jeannaud, S/C Killy, S/C Lamonerie.



Dewoitine D.520 n° 229
Capitaine Jacobi
GC III/6 5e escadrille
Rayack,13 juin 1941.



Dewoitine D.520 n° 277
Lieutenant Pierre Le Gloan
GC III/6 5e escadrille
Rayack, 15 juin 1941.



Dewoitine D.520 n° 329
Sergent-chef Mertzisen
GC III/6 5e escadrille
Rayack, 8 juin 1941.

Dewoitine D.520 n° 52
Sergent Roger Pimont
GC III/6 6e escadrille
Rayack, 18 juin 1941.

© P-A. Tilley - 2004

Le GC II/3 sur

Dans la nuit du 11 au 12, une équipe d'ouvriers vient nous peindre la queue et le nez des avions en jaune. Les lévriers changent de tenue, pas de cœur !

12 JUIN

Tout le monde est excité. Le commandant branle du chef avec un va et vient de cigarette de la main à la bouche, le capitaine gueule, le chef de hangar ne se rappelle même plus la marque de ses avions. Chacun apporte son maigre bagage – une valise Dewoitine, un sac de 15 kilos – que le mécanicien amarre dans le zinc. Le capitaine Bordier part avec Poincenot, Titard, André chercher des avions en France pour nous compléter. Les cartes sont distribuées dans la soirée. C'est bien pour la Syrie. Le départ est fixé au lendemain douze heures. Il va falloir prévenir les femmes. C'est moins drôle...

13 JUIN

Tout le monde est prêt. Les avions sont alignés sur l'aire cimentée. Le spectacle [est] saisissant. À 9 heures, les avions de transport viennent s'arrêter près des nôtres. On y charge le matériel de rechange, quelques bagages. Les mécaniciens sont répartis par appareil. Ils quitteront Alger avant nous. Nous déjeunons à 10h30. L'émotion du départ ne coupe aucun appétit.

Midi : les moteurs tournent. Les avions de transport et la 3e escadrille viennent de décoller. À nous maintenant. Le colonel est venu nous faire ses adieux. Oh ! très simples. Il nous a dit : « *Je compte sur vous* ». Il peut, sans crainte.

Voyage sans histoire, si ce n'est un gros grain aux environs de Bône et nous sommes à Tunis 120 minutes après. King Kong trouve astucieux d'essayer à l'atterrissage la résistance des poteaux qui bordent le terrain. L'essai est satisfaisant, le poteau s'est courbé, le carénage de la roue aussi. Caturla le changera vite, mais King Kong paiera à boire.

Le commandant envoie un officier de cantonnement et rassemble tous les pilotes. Il faut, en effet, penser à préparer le voyage. Personne n'a eu le temps de le faire. On s'installe, on prend des caps, des routes, des distances. Jeanneaud râle parce qu'il ne suit pas, il faut que l'excitation de ces deux jours ressorte. La pression baisse et tout va mieux. Le commandant offre à dîner à tous les officiers du groupe. Je vous jure que c'est vrai – et à deux camarades qui sont venus nous faire le coup de l'affection jusqu'à la dernière minute. King Kong, tenant parole, arrose copieusement le dîner. Il fait toujours si bien les choses ! Minuit sonne quand nous rentrons à l'hôtel.

14 JUIN

8 heures. L'escadrille décolle. Le commandant a pris la tête. Cap 60. Je fais demi-tour au départ, mon hélice ne marche pas. Je rejoindrai deux heures plus tard à Brindisi avec l'escadrille des Charognards (je dois dire tout de suite que « Charognard » est le nom de l'insigne de l'escadrille voisine et non l'épithète des gens qui la composent).

Le cap Bon est laissé à droite. Ciel magnifique, mer d'un bleu à faire rêver les amoureux. Altitude 4 000. À gauche, le ciel et l'eau, à droite, l'eau et le ciel. Et le pilote de supputer ses chances de rejoindre la côte si le moteur le « plaque ». Chaque raté lui fait resserrer son casque sur les oreilles. Il les entendra moins bien. Le réflexe me fait rire; je pense à l'Arabe qui, fatigué de trouver des vers dans ses figues, éteint la lumière pour tout manger plus tranquillement. La côte de Sicile défile à droite, bien floue usée. La côte italienne arrive enfin. Sa vue me remet en tête le cri de Christophe Colomb sur sa caravelle : « Terre, terre ! » Comme je le comprends maintenant ! Un gros souci en moins et les petites réalités de la vie reparaissent. Le postérieur sans connaissance se rappelle à votre bon souvenir, meurtri qu'il est par deux heures d'écrasement sur un siège ingrat.

Les Apennins et la Calabre passés, c'est le golfe de Tarente qui s'étale devant nous, plat et fatigué. Une nuée de ballons de protection blancs comme neige ceinture Tarente et le port. Beau camouflage en vérité. Deux cuirassés et trois bâtiments légers sont à quai. Je pense aux nôtres qui pourraient fumer aussi. Brindisi arrive après dix minutes de survol d'une campagne bariolée et plate, pleine de vergers.

Le terrain est court, tout se passe bien quand même. Des chasseurs italiens sont desserrés autour du terrain, c'est un groupe rentré d'Albanie où il a remporté 52 victoires, nous disent les « hôtes ».

Nos taxis sont rangés en deux minutes pour faire les pleins. Il est 10h30. Les mécaniciens napolitains ne mettront que quatre heures – ô douce Italie – pour les faire, en chantant tous les opéras comiques : Cavaleria rusticana, Rigoletto, Figaro, tout y passe. Quelques-uns pour ne pas dire tous ont une fort belle voix et aussi cette allure qu'on aime admirer chez les félins s'étirant après la sieste.

Les Charognards arrivent à midi trente sous un soleil de plomb. Déjeuner au mess des Italiens. Il y règne l'atmosphère fiévreuse et bruyante du buffet de la gare de l'Est au départ du train de 8h47. L'officier de service, avec son ruban d'enfant de Marie en bandoulière, rappelle assez les dizainières faisant la quête à la première communion du village. Le menu est correct. L'accueil presque amical. Le communiqué est écouté à la radio de 13 heures, tout le monde debout. Il est appuyé de hochements de tête satisfaits chaque fois que le speaker annonce une brillante victoire italienne.

À 15 heures, décollage pour Athènes. L'Adriatique est bien étroite, même prise en diagonale. La côte d'Albanie est en vue après vingt minutes. Elle est splendide frappée de plein fouet par le soleil méditerranéen. Puis, c'est Corfou et enfin la Grèce, mal pavée, certes, mais combien plus agréable que l'eau. La montagne y rappelle la Provence en plus haut. Le Parnasse semble évacué. Son école est vide depuis l'occupation des Allemands.

Athènes-Eleusis arrive. Le terrain est jaune ocre. Nous sommes tout surpris d'y voir à l'atterrissage autant d'avions allemands difficiles à déceler du haut. Ils sont ocre eux aussi. Les Allemands sont des gens qui font la guerre même avec la peinture.

Les pleins sont faits par des grands garçons blonds complètement nus, si ce n'est le maillot de bain qui leur couvre le nombril. Ce sont aussi des gens pratiques. Il y a foule à Eleusis. Nous attendons jusqu'à 20 heures un autobus qui nous conduira à Athènes où nous arrivons à 21 heures. Logement au Majestic; « *Am Majestic* », comme le dit si bien le grand Teuton qui nous accompagne. Non, je n'aime pas les Allemands non plus. Le commandant Lelaquet nous paie à dîner chez Costi, où nous « descendons » en moins de deux quelque dix bouteilles de bière.

15 JUIN

Le petit Déjeuner du matin est un dé à coudre de café non encore déposé. Nous retournons chez Costi prendre contre vingt francs le petit Déjeuner du Français moyen, achevons gaillardement le pot de confiture à peine entamé par un général allemand qui déjeunait là aussi.

Décollage à 9 heures. Étape Athènes-Rhodes. Une patrouille restera en l'air à l'arrivée dans l'île pour couvrir l'atterrissage du groupe. Nous arrivons, en effet, dans la zone d'action des British. La traversée des îles du Poloponèse est inoubliable. Je crois qu'à aucun instant les pilotes n'ont dû penser qu'ils faisaient un raid de

hemin de Damas

guerre. Et combien rassurantes sont ces délicieuses petites îles qui coupent agréablement le parcours d'eau salée.
Rhodes déjà barre l'horizon devant nous. Après un crochet par le cap di Sablia (pour s'y faire reconnaître), atterrissage dans une cuvette bordée de parpaings émoussés. Le lieutenant Codet laisse une roue dans le sable et son « 24 » s'arrête majestueusement, le plan incliné comme l'aile d'une mère poule rameutant ses poussins. Marcel prendra le trimoteur pour continuer. Le « 24 » servira à dépanner les autres au passage. Nous le verrons au retour. Il est devenu un véritable squelette.
Une nuée de soldats italiens s'abat sur nos avions, les photographie dans tous les sens. Un lieutenant allemand furete discrètement. Il est blond et fort bien mis. Un groupe de Ju 87, des bombardiers italiens sont desserrés autour du terrain dans des alvéoles. J'aperçois aussi quelques Fiat CR.42. Nous sommes conduits au mess des officiers, les pilotes et les mécaniciens à celui des sous-officiers. Le premier est une grande bâtisse écorchée ça et là par les bombes anglaises. Comment penser que la guerre puisse sévir en un lieu aussi délicieux, séjour de tous les riches voyageurs égyptiens – et de leurs épouses – pour le plus grand plaisir des jeunes aviateurs italiens, si j'en crois les confidences du commandant du camp.
Réception particulièrement cordiale cette fois. Un grand diable de capitaine nous raconte en buvant fine et café glacé comment il a brillamment descendu un hydro allemand en liaison dans les parages. Il nous a tout raconté sans rire.
Retour aux environs de 15h30. Décollage pour Alep à 17 heures. Le spectacle est plus féérique encore qu'à l'arrivée. Décidément, Rhodes est inoubliable. Nous laissons Castelrosso à gauche et fonçons en pleine mer, cap à l'est. Cette fois, il y en a 930 kilomètres. Au large de Chypre, les yeux tournent instinctivement vers la droite. Les Anglais y sont et c'est bien le diable s'ils ne savent pas que nous arrivons. Rien à signaler toutefois, si ce n'est cet infernal écrasement du postérieur qui devient épouvantable après deux heures de carlingue.
Nous atterrissons sur la piste d'Alep à la nuit tombée. Les avions sont desserrés. Les gens de l'endroit nous accueillent avec un soupir de soulagement. enfin, les Dewoitine... et chacun de bomber le . torse discrètement.
Nous dînons au mess à 22 heures – fort bien du reste – et couchons à Alep aux environs de minuit dans des chambres reconnues hâtivement. Les sous-officiers restent au mess de la base qui peut les recevoir.

16 JUIN

Au terrain dès 7 heures, nous apprenons que Homs sera notre terrain d'opérations. Nous rejoignons d'urgence, 200 km sans histoire au-dessus d'une campagne plate comme une planche à pain.
Le terrain d'Homs est en bordure de ville. Il commence à la voie ferrée devant la gare pour finir à un canal d'irrigation. La proximité de la gare est bien gênante, mais puisqu'il n'y a que cela, il faut bien s'en servir. À 11 heures, l'escadrille est au complet sur le terrain, sauf Jeanneaud qui a dû faire demi-tour au départ d'Alep avec une panne d'hélice. Le terrain n'est pas gardé, il faudra le faire. Il est puissamment défendu par quatre jumelages de mitrailleuses Vickers et deux Hotchkiss ! Bel armement, en vérité !
Fort bon accueil nous est réservé par le groupe I/7 déjà installé ici. Il nous prête toutes ses installations avec une magnanimité sans égale. Nous ne passerons pas ici sans rendre hommage au commandant du GC I/7 et à tout son personnel pour le soutien et l'appoint qu'ils nous ont accordés à notre arrivée.
Nous avons 48 heures pour recevoir nos avions avant d'être engagés. Une heure après le reçu de cet ordre arrive la mission du lendemain matin. Le commandant est mécontent, mais tout le monde biche : « *Ça va enfin bagarrer. Après tout, les avions n'ont fait que dix heures !* »
La soirée est passée à s'organiser. Le PC du groupe est celui du I/7. Il est heureusement installé à proximité immédiate de la popote et de la brasserie du mess des sous-officiers, car le soleil tape dur et la dalle prend une inclinaison voisine de n/2.
Hommes et avion siphonnent. Vers 17 heures, premier bain dans le canal. L'eau est salée et tiède, le bain est quand même réconfortant.
Dîner à 21 heures. Couvre-feu vers minuit.

Récit du capitaine Menu, commandant la 4e escadrille du GC II/3.

De gauche à droite : le commandant Jules Morlat, le lieutenant Patin et le sous-lieutenant Mine sur le terrain de Mouslimiyé.
(Photo R. Lété)

Le D.520 n° 277 du sous-lieutenant Pierre Le Gloan, portant toujours sa bande des as, et le D.520 n° 329 en bordure de la piste de Rayack début juin 1941. (Archives Aéro-Journal)

de sa base, il s'écrase plus qu'il ne se pose à l'entrée de la piste de Rayack.

L'autre patrouille revendique une victoire, partagée entre Elmlinger et Mequet. Le *Pilot Officer* Watson est sérieusement touché à l'empennage, mais réussit à regagner Amman.

Si l'on en juge d'après les résultats, un Gladiator abattu et un endommagé contre deux Dewoitine détruits, le combat a tourné d'une manière surprenante à l'avantage des vieux biplans. Les Français ont sans doute eu le tort d'engager un combat tournoyant à basse altitude, où la puissance du Dewoitine n'a pas pu compenser l'agilité du Gladiator.

16 juin : l'arrivée du GC II/3

Arrivé la veille au soir à Alep, le GC II/3 s'installe avec 13 appareils en état de vol sur le terrain de Homs, laissant une patrouille d'alerte à Alep-Nerab.

18 juin : nouveau succès des Gladiator

Le 18 juin, se déroule le match retour entre les Dewoitine et les Gladiator quand six appareils du GC III/6 croisent la route de cinq biplans. La mission a mal commencé pour les Français, qui ont perdu d'abord le capitaine de Rivals-Mazères, contraint de rentrer à la suite d'une panne, puis le Potez 63.11 qu'ils étaient censés protéger. Surgissant sans avoir été repérés, les Gladiator abattent à la première passe le lieutenant Boiries (n° 389); il est tué sur le coup. Le sergent Pimont (n° 52) parvient à esquiver l'attaque, mais commet l'erreur d'engager un combat tournoyant. Il est contraint de se poser dans les lignes ennemies où il est fait prisonnier. L'une des victoires est attribuée au *Flying Officer* K.H.O. Young.

Le Gloan, qui n'a rien vu du combat, ne comprend pas les signes désespérés que lui fait l'un de ses équipiers; il reforme la patrouille et rentre à Rayack. Un mort, un prisonnier, deux avions abattus, le potentiel du GC III/6 chute brutalement à six appareils disponibles.

Avec un petit sourire aux lèvres, Pierre Le Gloan pose devant l'épave de son D.520 n° 277. N'empêche que le grand as français a bel et bien été raccompagné sur 50 km par deux biplans agressifs. (Archives Aéro-Journal)

19 juin : le III/6 au repos

Le GC III/6, fortement sollicité (35 sorties les 17 et 18 juin avec une moyenne de 8 avions disponibles), est laissé au repos. Il reçoit le renfort de cinq pilotes et leur avion : adjudants-chefs Deniau et Levasseur, adjudant Balmer et sergents-chefs Barberis et Hororat. Cependant, l'adjudant Japiot et le sergent-chef Elmlinger sont contraints, faute de pilotes convoyeurs, de repartir en métropole chercher de nouveaux appareils, ce qui semble à peine croyable.

De son côté, au cours des quarante-huit dernières heures, le GC II/3 n'a pas chômé : 33 sorties avec 13 avions disponibles.

21 juin : la bataille de Palmyre

Le 21 juin est marqué par une nouvelle offensive britannique lancée d'Irak par le sud-est, en direction de Deir ez-Zor et de Palmyre. Comme Damas tombe dans la soirée, l'aviation française va concentrer ses efforts sur la « Habforce », groupement hétéroclite composé principalement de la 4e brigade de cavalerie et de la Légion arabe de Glub Pacha, sous les ordres du *Major General* Clark.

La chasse reçoit l'ordre d'effectuer des missions de mitraillage contre un rassemblement au sud de T-3. Trois pilotes sont désignés pour la première, les capitaines Menu et Bordier et l'adjudant-chef Bouton. Le capitaine Menu raconte :

> « 11h30. Il fait chaud : les moteurs souffrent, peu importe, tout l'attrait est devant, les soucis s'effacent devant cette éphémère distraction qu'est la mission de guerre. Nous n'aurons le petit pincement de cœur que tout à l'heure devant les autres en face, si nous en trouvons.
>
> « T-4 défile sous les plans – quatre murs, deux bâtisses, trois réservoirs, un terrain d'aviation, voilà T-4. Puis, c'est Palmyre, avec la tache verte bordée au nord de "cailloux" aux dents d'ocre, le col du Tombeau dont le nom fait frissonner un instant, mais là n'est pas la question. Un coup d'œil à gauche à droite, les équipiers sont là ? Cap au sud, c'est la piste : raie claire sur le sol oxydé. Battements d'ailes, les équipiers s'approchent. Chacun a vu. Là bas, à 20 kilomètres, des points noirs et des panaches de poussière, cela roule, allons-y voir. C'est l'approche dans le soleil, les moteurs au réduit pour leur permettre l'effort à venir, des autos blindés, des camions qui suivent. Qui est-ce ?... Un éclair du soleil montre des casques plats, puis des gandourahs couvertes de ceintures de cartouches à la cosaque, ce sont des Hindous. Colonne identifiée.
>
> « Battements d'ailes, tous ont compris dans la patrouille et se rangent pour l'attaque, un dernier regard aux appareils de bord, aux camarades, puis nous descendons, l'œil agrippé à l'objectif : la machine humaine est contractée, la poudre n'a pas encore parlé pour la détendre. Altitude 300, 200. Une petit colonne est prise en

Le GC II/3 lors de sa transhumance en direction du Levant. Au premier plan, le n° 343 du commandant Jules Morlat; fidèle à ses habitudes, il a peint un « M » sur le fuselage. Derrière, le n° 275 de son adjoint, le capitaine Bordier, portant lui un « B » sur le fuselage.
(Archives Aéro-Journal)

enfilade, une rafale, une embardée à gauche, capotage au bord de la piste. Puis, c'est le saute-mouton infernal. La noria macabre sur les autres voitures, j'en vois une qui brûle à ma droite, bravo les équipiers ! Chaque véhicule a droit à sa rafale. Six obus et vingt cartouches et 15 ou 20 hommes roulent dans le sable.

« En dix secondes, la colonne est dépassée. Nous remontons pour voir, le moteur hurle, l'homme est écrasé sur son siège. Au sol, ça et là sur la piste qui exhale la poussière arrachée par nos balles, des hommes courent affolés. Un camion brûle, un autre est couché, d'autres sont arrêtés en désordre, quelques-uns, enfin, roulent encore, la vitesse de l'avion n'a pas permis au pilote de les tirer. Qu'à cela ne tienne ! Nouvelle passe brève, terrible, c'est encore la mort qui déferle sur l'adversaire. Cette fois, tout s'arrête chez lui, chez nous aussi, les boîtes à cartouches sont vides, il est temps de rentrer, au ras du sol, nous sommes maintenant de belles proies sans autre défense que la manette des gaz plus ou moins tirée. Mais l'homme est détendu, la mission est remplie, il laisse la machine à dix mètres du sable, cap plein ouest; dans une demi-heure il sera chez lui. Il rendra compte.

« Mission exécutée, 15 camions atteints dont un en feu à 20 km au sud de Palmyre. Ainsi vont la vie et la chasse dans le désert. »

Le GC II/3 réalise ainsi 26 sorties, dont 17 de mitraillage, dans la journée.

Le GC III/6 est maintenu en couverture du contre-torpilleur *Vauquelin* endommagé dans la rade de Beyrouth par l'aviation anglaise la veille.

23 - 25 JUIN : CHANGEMENT DE TACTIQUE

Face aux récriminations du *Major General* Clark qui se plaint, non sans raison, de subir les incessantes attaques de l'aviation française sans que la RAF ne bouge le petit doigt, l'état-major britannique décide de changer de tactique.

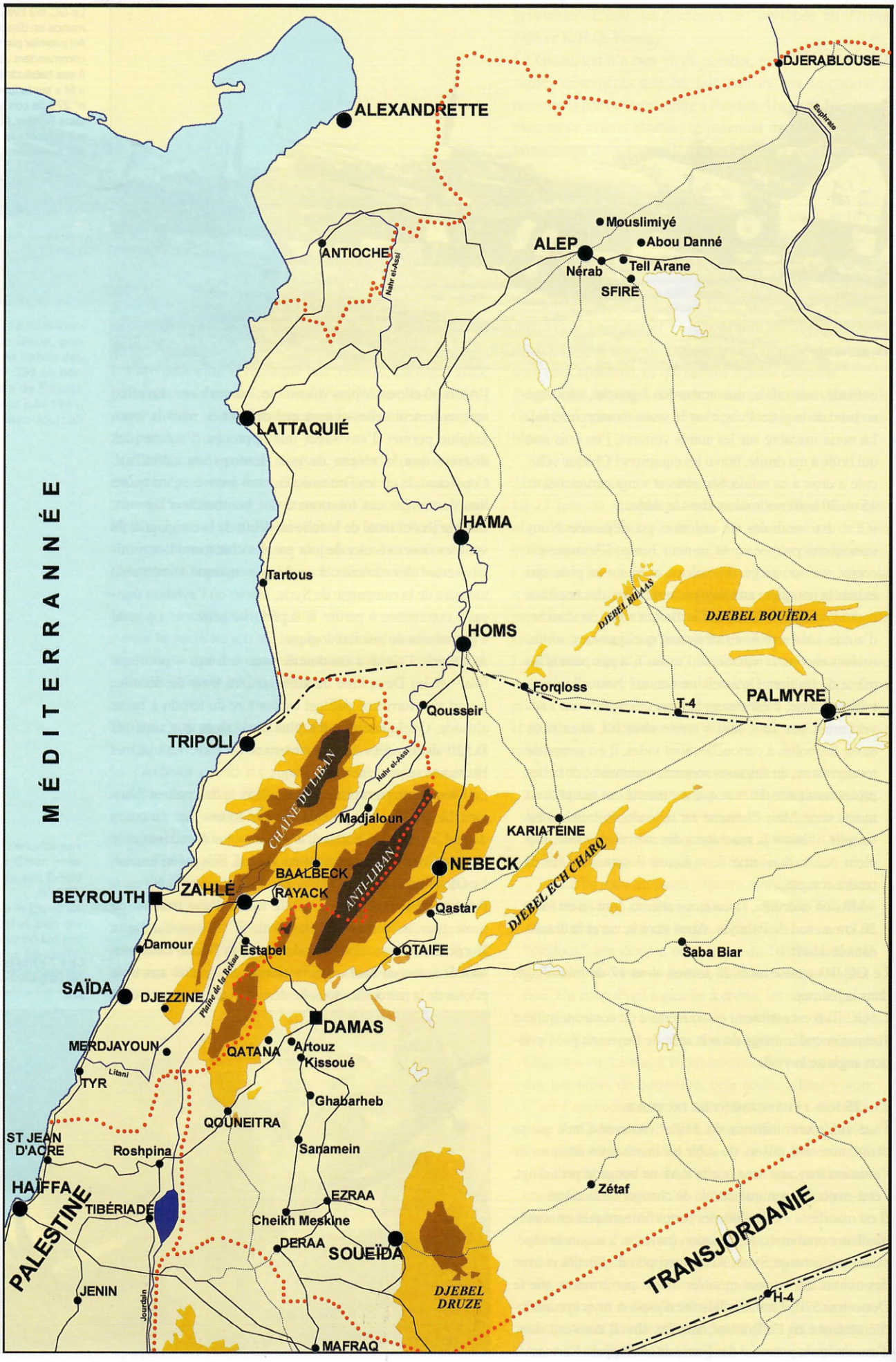
Il est manifeste – et les lourdes pertes britanniques en sont la meilleure preuve – que l'aviation française a acquis la supériorité aérienne en Syrie. Avec aussi peu d'effectifs et avec des avions qui se sont montrés moins performants que le Dewoitine 520, il semble illusoire d'espérer ravir la supériorité aérienne en l'affrontant dans les airs. Il convient donc d'amoindrir le potentiel des Français en frappant l'armée de l'Air là où elle est le plus vulnérable : sur ses bases. En effet, non seulement celles-ci sont mal défendues, mais la topographie permet d'envisager une approche d'autant plus discrète que le réseau de guet français est défaillant. Cependant, là où les Britanniques vont innover, c'est qu'au lieu de confier ces missions à des bombardiers de nuit, comme ils ont tenté de le faire au début de la campagne, ils vont les faire exécuter de jour par des chasseurs. Les résultats seront dévastateurs et ce 23 juin marque le véritable tournant de la campagne de Syrie, le jour où l'aviation française commence à perdre la supériorité aérienne. Le reste s'enchaînera de manière logique.

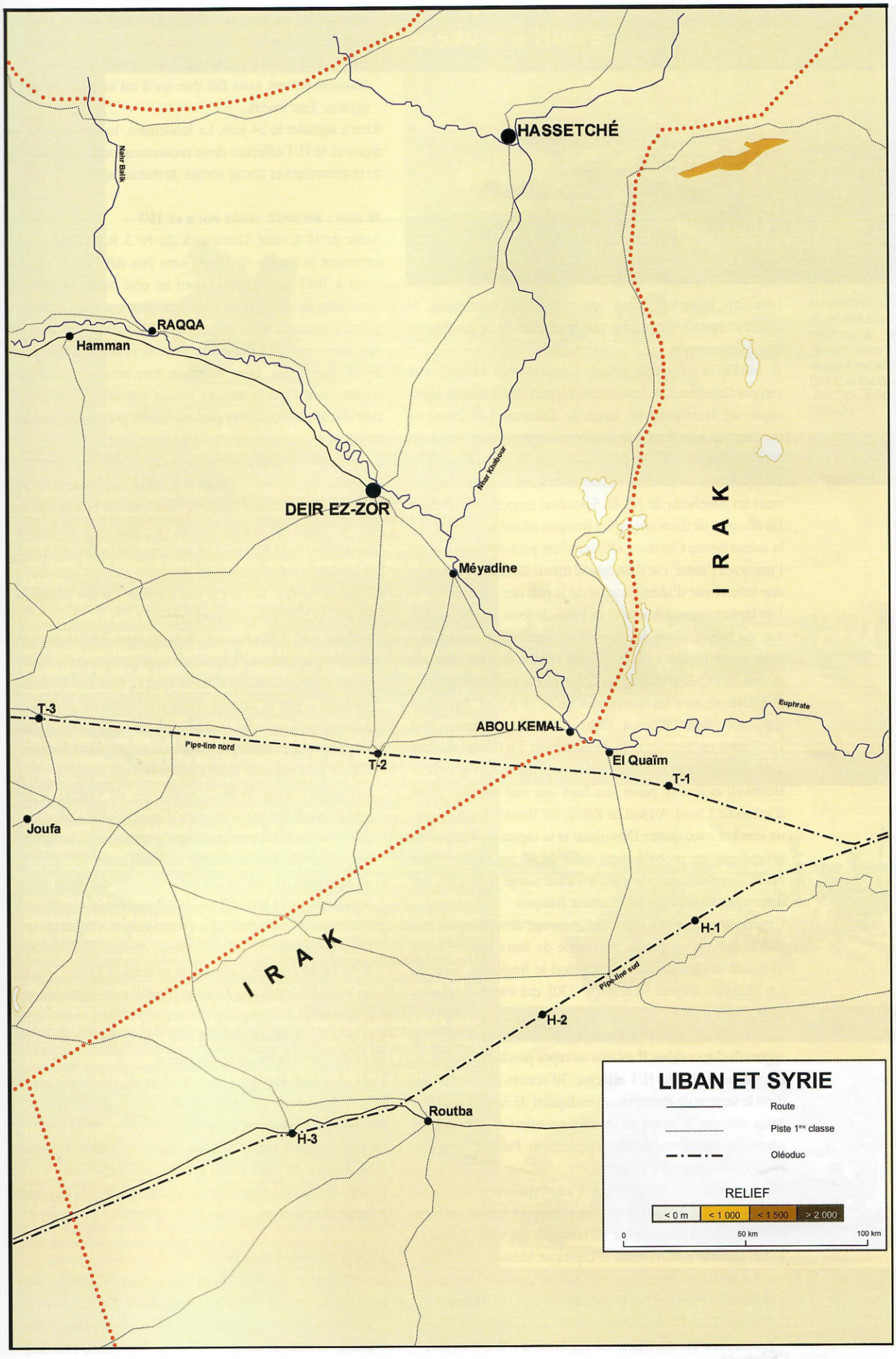
À Rayack, l'alerte a été donnée juste à temps – pour une fois – et les Dewoitine du III/6 sont en train de décoller quand six Hurricane défilent en bordure du terrain à basse altitude. Quelques minutes plus tard, alors que tous les D.520 disponibles sont maintenant en l'air, huit autres Hurricane se présentent à leur tour.

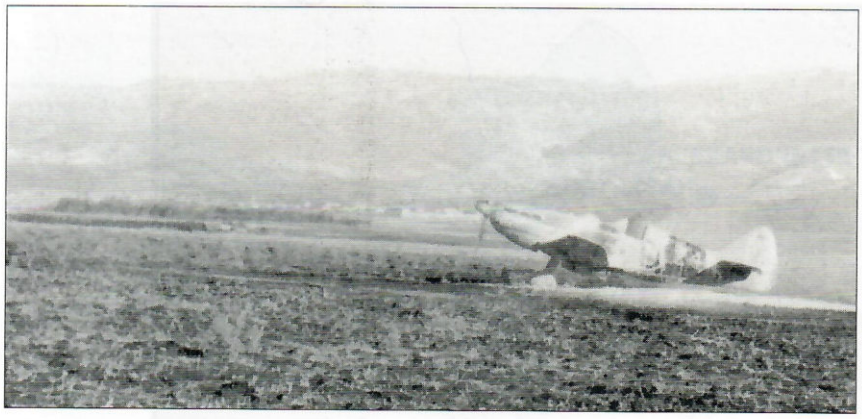
Le Gloan rattrape un Hurricane isolé et le descend en flammes. Les autres engagent un combat tournoyant au cours duquel le capitaine Richard, le sergent-chef Mertzisen et le sergent Coisneau en abattent un second. Son avion touché, Le Gloan doit revenir se poser.

Pendant ce temps, une patrouille rentre d'une mission de protection au-dessus de Beyrouth et plonge sur deux Hurricane en rase-mottes au-dessus de la Bekaa. Le lieutenant Steunou en abat un et le second est crédité aux trois pilotes de la patrouille (sous-lieutenant Satgé et sergent-chef

Le « 7 » mis en pylône à Alep par l'adjudant-chef Leblanc le 28 juin.


DJERABLOUSE
Euphrate
ALEXANDRETTE
Mouslimiyé
ALEP
Abou Danné
ANTIOCHE
Nahr el-Assi
Nérab
Tell Arane
SFIRE
LATTAQUIÉ
MÉDITERRANNÉE
HAMA
Tartous
DJEBEL BILAAS
DJEBEL BOUIEDA
HOMS
Forqloss
PALMYRE
T-4
Qousseir
TRIPOLI
CHAÎNE DU LIBAN
Nahr el-Assi
Madjaloun
KARIATEINE
ANTI-LIBAN
NEBECK
BAALBECK
BEYROUTH
ZAHLÉ
RAYACK
Qastar
DJEBEL ECH CHARQ
Damour
Estabel
QTAIFE
Saba Biar
SAÏDA
DJEZZINE
Plaine de la Bekaa
DAMAS
MERDJAYOUN
QATANA
Artouz
Kissoué
Litani
TYR
Ghadarheb
QOUNEITRA
ST JEAN D'ACRE
Roshpina
Sanamein
HAÏFFA
Zétaf
EZRAA
TIBÉRIADE
Cheikh Meskine
PALESTINE
DERAA
SOUEÏDA
TRANSJORDANIE
DJEBEL DRUZE
JENIN
Jourdain
H-4
MAFRAQ


HASSETCHÉ
Nahr Balik
RAQQA
Hamman
Nahr Khabour
DEIR EZ-ZOR
Méyadine
IRAK
T-3
Pipe-line nord
T-2
ABOU KEMAL
Euphrate
El Quaïm
T-1
Joufa
H-1
IRAK
Pipe-line sud
H-2
Routba
H-3
LIBAN ET SYRIE
Route
Piste 1ère classe
Oléoduc
RELIEF
< 0 m
< 1 000
< 1 500
> 2 000
0
50 km
100 km



Les Australiens, qui vont être les grands artisans de la défaite de l'armée de l'Air... au sol, n'en sont pas à leur coup d'essai. Dès le 8 juin, ils ont mitraillé Rayack, incendiant le D.520 n° 330 du GC III/6. (SHAA)

Maccia). Toutefois, dans son rapport de campagne, le commandant Geille précise que le résultat de ce combat est loin d'être certain.

À 14h55, la patrouille simple (sergent-chef Monribot et sergent Coisneau), en couverture du port de Beyrouth, intercepte un Hurricane au large de Damour. Les Français perdent de vue leur adversaire et aperçoivent juste un bouillonnement à l'endroit présumé de sa chute. Les Britanniques ne perdent aucun Hurricane dans le secteur, mais un Blenheim du N° 45 *Squadron* rapporte avoir éludé les attaques de deux chasseurs français au même endroit et à la même heure. Ces deux affaires n'ont peut-être rien à avoir l'une avec l'autre, car il est quand même difficile d'admettre une telle erreur d'identification de la part des Français.

Les Britanniques admettent la perte de trois Hurricane (un tué, un blessé et un prisonnier), un quatrième étant fortement endommagé. Le GC III/6 est crédité de cinq victoires et seul un D.520 (celui de Le Gloan) a été endommagé.

À 18h40, ce sont les Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron* qui mitraillent Rayack. Cette fois, ils prennent les Dewoitine en flagrant délit de décollage. Le Gloan, dont ce n'est décidément pas le jour, est touché par le *Flying Officer* Bothwell et doit se poser tant bien que mal avec un début d'incendie à bord. Au sud de Zahlé, les Tomahawk engagent un combat avec quatre Dewoitine et le capitaine Richard en revendique un, probablement celui du *Flying Officer* Peter StJ.B. Turnbull, qui s'écrase à l'atterrissage à la suite des dommages causés par un chasseur français.

Cependant, le combat tourne à l'avantage des Australiens en raison de la plus grande puissance de leurs appareils. En quelques instants, Bothwell descend le lieutenant Steunou (n° 382) et le sergent Savinel (n° 370), qui sont tués tous les deux.

Au soir du 23 juin, le III/6 se retrouve avec seulement 6 appareils disponibles. Il est mis au repos pendant deux jours. De son côté, le GC II/3 effectue 30 sorties de mitraillage dans le secteur de Palmyre, revendiquant de nombreux véhicules détruits. N'ayant eu aucune occasion d'intervenir, la patrouille maintenue à Alep (lieutenants Patin, Gontard et Prayer) est rappelée à Homs.

Tandis que le rôle de chasse et d'interception est dévolu au GC III/6, le II/3 est sollicité pour d'autres types de mission et, le 23 juin, il en inaugure un nouveau : la reconnaissance à vue, comme le commente le capitaine Menu :

> « Le commandement craint une infiltration anglaise débordant Palmyre par le sud, en direction de Homs par Kariateine. À l'aube, une patrouille simple décolle pour reconnaître cet itinéraire. Le capitaine Bordier s'envole seul quelques minutes après pour explorer la route jusqu'à Damas. Nous devenons, faute d'avions spécialisés, la cheville ouvrière du renseignement. Le commandement nous fait dire qu'il est satisfait de nos tuyaux. Tant mieux... »

Rien à signaler le 24 juin. Le lendemain, le III/6 est mis au repos et le II/3 effectue deux reconnaissances, une escorte de bombardiers et douze sorties de mitraillage.

26 JUIN : JOURNÉE NOIRE POUR LE II/3

Partis de H-4, neuf Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron* traversent la coulée de Homs sans être détectés et débouchent à 7h45 sur le terrain dont un côté borde la gare. Ils incendient un avion et en endommagent quelques autres au premier passage, mais au second, ils touchent un train de munitions qui, en explosant, arrose la piste de débris aussi divers que variés. Trois mécanos sont tués et le corps du sergent-chef Caturla ne sera jamais retrouvé. Cinq D.520 sont détruits et six autres plus ou moins gravement endommagés.

Les Australiens mettent ensuite le cap au sud et empruntent la plaine de la Bekaa jusqu'à Rayack où la surprise est également complète. Toutefois, le GC III/6 a pris la précaution de ranger ses avions le long des bâtiments de la base. Néanmoins, le D.520 n° 314 est incendié en même temps que quelques autres appareils.

Toutefois, le GC II/3 n'est pas au bout de ses malheurs. Laissons la parole au capitaine Menu :

> « Il est déjà 8 heures, les deux équipiers du capitaine Bordier sont rentrés depuis un quart d'heure. Ils l'ont perdu de vue dans la vallée de Qastal. Chacun de nous souhaite la panne, attend un coup de téléphone qui nous avertira qu'il est sain et sauf dans un repli perdu de la campagne. Le téléphone sonne en effet vers 9 heures. Espoir ! Un poste de fantassins de Nebeck signale "l'atterrissage" d'un avion aux abords de Qastal. Une voiture sanitaire accompagnée d'une blindée s'est dirigée vers les lieux présumés de l'atterrissage. Vu aucun parachute. Les commentaires vont bon train.
>
> « Cependant, le jour se fait dans notre esprit : il est allé, seul, attaquer la batterie de Qastal et, unique assaillant, il s'est fait "moucher". Le commandant envoie deux reconnaissances. [...] La deuxième déclare avoir vu les débris d'un avion à queue jaune au nord de Qastal. Tous les espoirs sont déçus. Chacun d'entre nous entrevoit la triste réalité. »

Le corps du capitaine Bordier sera enterré dans le cimetière de Homs après la fin de la campagne.

Dans la soirée, Rayack reçoit la visite de six Hurricane du N° 80 *Squadron*, protégés par six autres du N° 260/450 *Squadron* de manière à éviter la déconvenue du 23 juin.

Le commandant Geille et le commandant Morlat reçoivent alors l'ordre de replier leur groupe sur Alep-Nerab, où va bientôt se retrouver concentrée la quasi totalité de l'aviation française présente au Levant !

27 JUIN : REPLI SUR ALEP

Le GC II/3 arrive dans la matinée à Alep-Nerab. Le capitaine Menu résume assez bien la situation :

> « Le terrain est encombré d'avions : LeO 45, Dew. 520, Glenn venant d'Afrique du Nord, Dew. 338, Farman,

Massacre à Homs

L'épave du « 22 » (n° 327), habituellement partagé par le capitaine Boillot et le sergent André. (SHAA)

Le soir du 25 juin, après le dîner, le capitaine Bordier me prend à part et me demande deux équipiers pour le lendemain en vue d'une mission particulièrement attrayante, dont il projette secrètement l'exécution dès l'aube. Je refuse de les lui donner parce qu'il ne veut pas m'emmener avec lui. Il obtient deux équipiers de la 3e escadrille. Nous sommes fâchés.

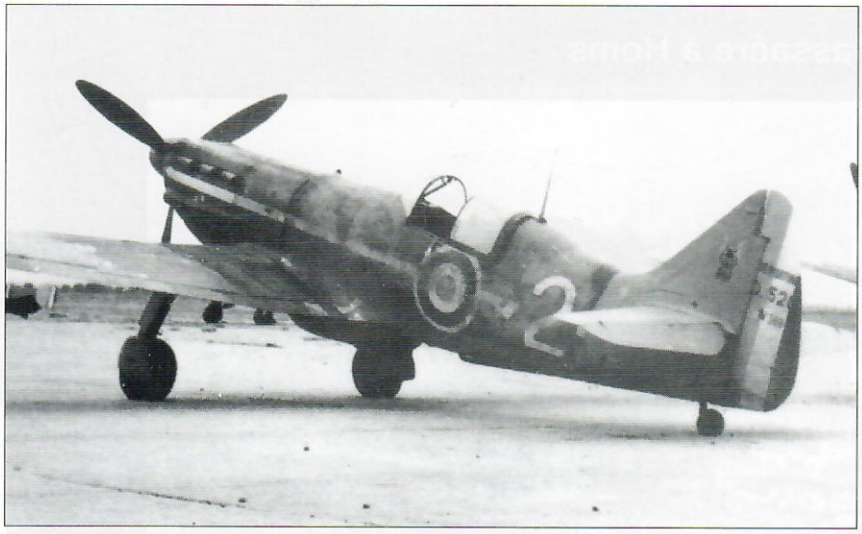
Le capitaine Bordier décolle à 6 heures avec ses deux équipiers. La mission est d'une limpidité de cristal : reconnaître Qastal. Toute l'escadrille est en attente dans la tente PC qui nous a été généreusement octroyée par Beyrouth, lorsqu'à 7h45 nous entendons des bruits de moteur : « *C'est la patrouille qui rentre* » et chacun de reprendre la conversation où il l'avait laissée.

Brutalement, claquements et sifflements caractéristiques. Ce sont les Anglais qui défilent à 500 à l'heure, toutes bouches à feu déclenchées. En un clin d'œil tout le monde est à plat ventre dans la tente. Aucun d'entre nous ne peut dire en ce moment qu'il est vraiment fier de lui. Trois ou quatre secondes après, le feu cesse, les avions s'enfuient au ras du sol. La patrouille d'alerte – qui n'a pas eu le temps de bouger – saute aux avions. Le bond est interrompu par une seconde vague de chasseurs ennemis qui arrivent dans le soleil encore bas sur l'horizon. Les balles claquent, un avion brûle devant moi, je me fais tout petit dans mon trou, rabattant nerveusement sur les oreilles un ridicule casque en liège. La vague déferle comme la première, puis c'est une explosion formidable qui brise les vitres dans un rayon de 800 mètres. Quelque chose a explosé devant la gare et envoie à des altitudes variables les débris d'objets les plus disparates. Bidons d'essence en flammes, demi-jantes de boggies déchiquetées, arrachées aux wagons qui stationnent à Homs, morceaux de rail. Le spectacle est véritablement hallucinant. C'est un train de munitions qui a sauté, mettant le feu aux wagons pleins de bidons d'essence.

D'une voiture part un véritable feu d'artifice alimenté par un stock d'artifices d'infanterie : étoiles vertes, chenilles rouges, fusées blanches sont projetées dans tous les azimuts. D'énormes volutes de fumée et de flammes couvrent la gare tout entière. Néron est né 2 000 ans trop tôt.

Récit du capitaine Menu

Légende des photos de la colonne de droite :
– *en haut* : à l'arrière plan la gare et les carcasses de wagons calcinés.
– *au centre* : le sous-lieutenant Léon Cuffaut devant ce qu'il reste de son « 23 », le n° 358.
– *en bas* : le lieutenant Lété vient dire adieu à son fidèle 38, trop endommagé pour être réparé.
(Photos L. Cuffaut et R. Lété)



Le D.520 n° 369 de la 5e escadrille du GC III/6 photographié à Rayack. Cet appareil survivra à la campagne et rentrera à Alger.

Potez des groupes de transport, tout est "desserré" autour de la piste. Nous allons nous blottir dans les oliviers au fond du terrain. Un magnifique bosquet fait notre affaire pour garer nos zincs. Nous nous y installons sans délai. Notre plate-forme de travail est faite d'un champ à côté du vrai terrain. Les Anglais ne nous verront peut-être pas ? Inch Allah ! »

Au soir du 27 juin, le GC II/3 dispose de 13 D.520 (dont 3 endommagés se trouvent encore à Homs) et le GC III/6 de 13 autres. Si l'on y ajoute les 13 Morane 406 du GC I/7, la situation est assez équilibrée avec l'aviation britannique qui aligne 29 Hurricane, 12 Tomahawk Mk. IIB et 3 Gladiator.

28 - 30 Juin : escortes et mitraillages

Si les avions jouissent d'une certaine tranquillité à Alep – qui ne durera pas longtemps – en revanche, les pilotes souffrent de la distance supplémentaire à parcourir, comme l'explique le capitaine Menu :

« De Homs, il fallait de 35 à 40 mn pour arriver jusqu'à Palmyre; il nous faut maintenant 1 heure 10. Bilan : 2 heures 40 de vol pour 20 mn de travail effectif. Nous rentrons épuisés sous un soleil de plomb et, la plupart du temps, sans munitions. »

Les deux groupes de D.520 passent ces trois journées à escorter les bombardiers, qui ont récemment subi de très lourdes pertes à la chasse australienne, et à mitrailler troupes et véhicules aux abords de Palmyre.

1er juillet : objectif Deir ez-Zor

Une division hindoue pénètre à son tour en territoire syrien et remonte l'Euphrate en direction de Deir ez-Zor.

Vers 16 heures, trois D.520 du GC II/3 décollent pour une reconnaissance à vue du secteur de Deir ez-Zor. Très vite, le capitaine Boillot doit faire demi-tour, laissant le commandant Morlat et le sergent-chef Killy poursuivre la mission. Au-dessus de l'objectif, ils sont coiffés par quatre Hurricane du N° 127 *Squadron*. Le *Flight Lieutenant* Cremin « plombe » l'appareil de Killy qui, lui-même, est blessé au bras et au cous par des éclats de sa verrière. Il réussit à revenir à Alep où il cale son avion en bout de piste. Le commandant Morlat s'échappe sans dommage. Mystérieusement, son appareil prend feu spontanément vingt minutes après son retour, au moment où les mécanos refont les pleins; l'un d'entre eux est gravement brûlé et le D.520 n° 343 est détruit.

2 juillet : la chute de Palmyre

À court de munitions et d'eau potable, les défenseurs de Palmyre se rendent. Dans la journée, un autre verrou important sur la route d'Alep, Nebeck, tombe entre les mains des Français libres. L'issue de la campagne ne fait désormais plus aucun doute.

Six Dewoitine du II/3 et quatre du III/6 protègent une expédition de bombardiers sur le col du Tombeau. Au retour, les chasseurs se séparent. Une patrouille du II/3 et celle du III/6 reviennent à Alep en suivant la piste de Deir ez-Zor, tandis que l'autre patrouille du II/3 (lieutenant Patin, adjudant-chef Leblanc et sergent Hurtin) survole le secteur de Deir ez-Zor pour noter les éventuels mouvements de troupes ennemis.

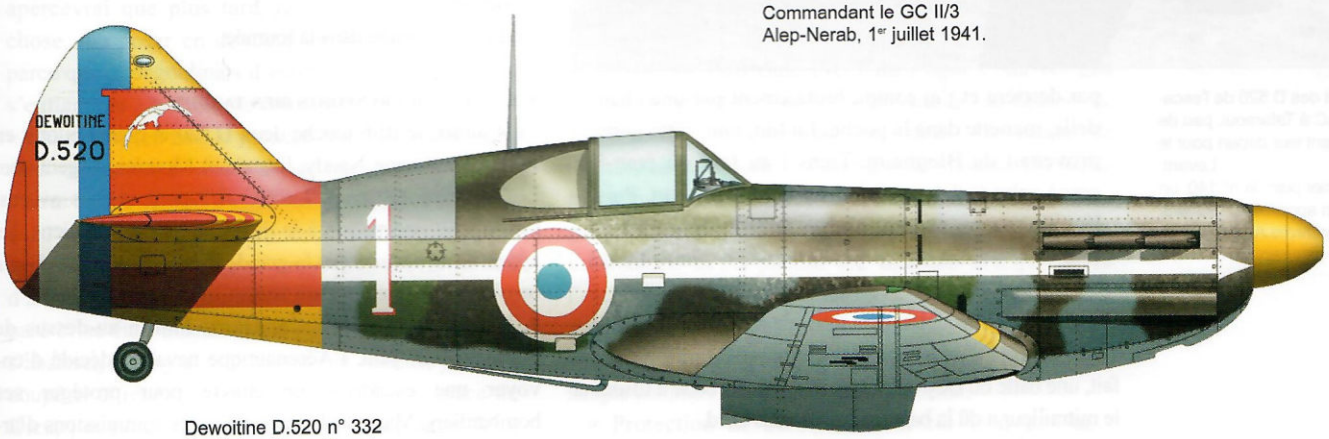
Cette dernière aperçoit des Hurricane du N° 127 *Squadron* qui ont été envoyés pour recueillir des Blenheim du N° 84 *Squadron* de retour d'une mission sur Abou Danné. En prenant de l'altitude, la patrouille française se disloque. Patin se retrouve nez-à-nez avec un Hurricane pour une passe frontale. La suite, il la raconte lui-même :

« Sans doute sous le coup de la surprise, ni lui ni moi n'avons ouvert le feu. Il est passé par-dessus et nous avons dégagé tous les deux en montant sur notre gauche. Nous avons effectué un large virage tout en nous toisant. Je distinguais nettement le visage du pilote anglais qui me fixait du regard, cherchant à deviner mes intentions. Elles étaient les mêmes que les siennes. Nous étions tous les deux loin de nos bases, avec des réservoirs à demi-vides. Un combat à un contre un risquait de durer longtemps. Il n'y aurait peut-être même pas de vainqueur. Par contre, nous étions certains de tomber en panne d'essence au retour et de devoir atterrir en plein désert, loin de toute civilisation. Nous avons dû faire de la transmission de pensée. Nous avons redressé à peu près en même temps et chacun a mis le cap sur sa base. Ce sera pour une autre fois ! »

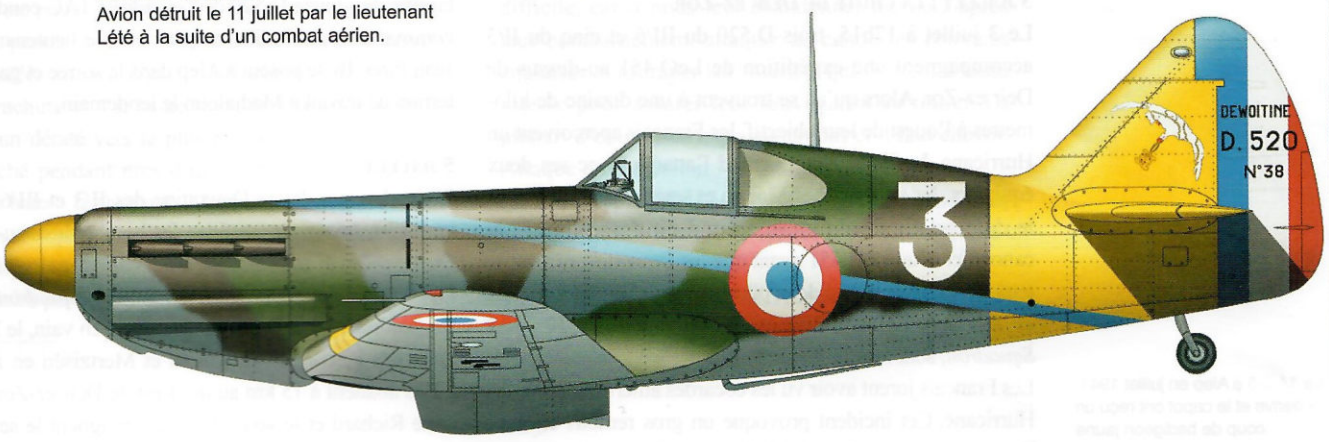
Après avoir cherché en vain ses équipiers, Patin se décide à rentrer seul à 500 mètres d'altitude. C'est alors qu'il aperçoit alors deux Blenheim – ceux du N° 84 *Squadron* – volant en sens inverse en rase-mottes. Mais, laissons-le achever son récit :

« Ils ne m'avaient pas vu. Je me suis approché par derrière et au-dessus, soleil dans le dos, pour être certain qu'il s'agissait bien d'Anglais. Je savais nos bombardiers très actifs dans le secteur et je ne voulais pas tirer sur l'un des nôtres. Non, ceux-là, c'étaient bien des Blenheim. J'ai légèrement réduit les gaz pour ne pas les dépasser et j'ai visé l'avion de tête. Au même instant, le mitrailleur de l'autre m'a aperçu et a ouvert le feu avant moi. J'ai décidé de ne pas m'en préoccuper. J'ai pressé la détente, visant alternativement chaque moteur. Ils ont pris feu instantanément. J'ai dégagé en montant et j'ai fait une boucle pour me retrouver face à eux. Le premier volait toujours avec ses torches allumées. J'ai pensé qu'il n'irait pas bien loin et j'ai décidé de m'occuper de l'autre. Nous avons foncé l'un sur l'autre au ras du sol. J'ai tiré et j'ai vu le plexiglass voler en éclats. J'ai dégagé au dernier moment et je suis revenu par trois-quarts arrière pour finir le travail. À ce moment, une gerbe d'éclairs multicolores a éclaté dans le ciel et est retombée sur le sol. J'ai cru que j'étais attaqué

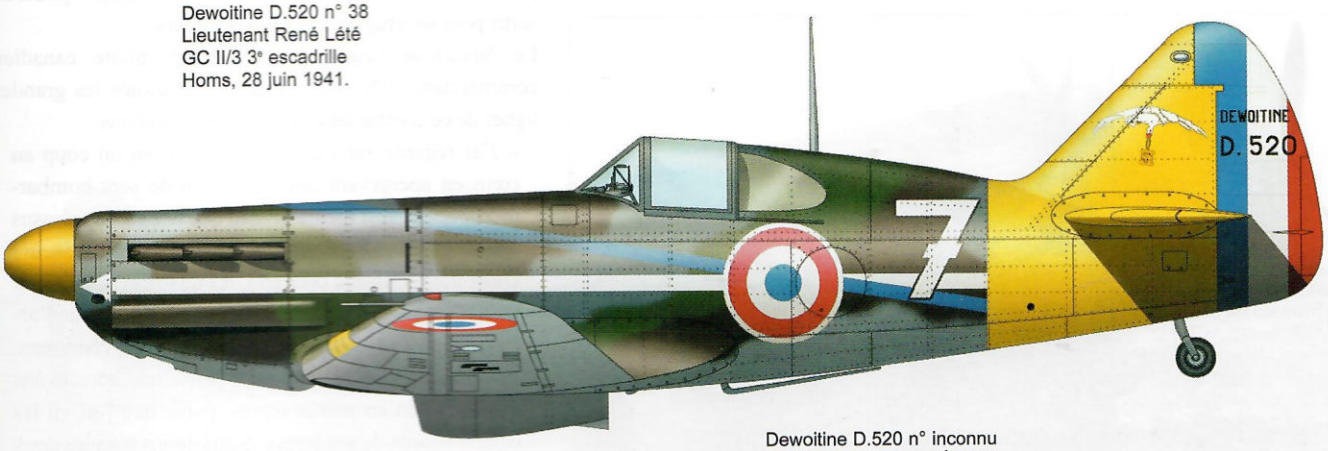
Dewoitine D.520 n° 343
Commandant Jules Morlat
Commandant le GC II/3
Alep-Nerab, 1er juillet 1941.



Dewoitine D.520 n° 332
Capitaine Roger Duval
GC II/3 3e escadrille
Avion détruit le 11 juillet par le lieutenant
Lété à la suite d'un combat aérien.



Dewoitine D.520 n° 38
Lieutenant René Lété
GC II/3 3e escadrille
Homs, 28 juin 1941.



Dewoitine D.520 n° inconnu
Adjudant-chef Marie-Émile Leblanc
GC II/3 3e escadrille
Alep-Nerab, 28 juin 1941.

© P-A. Tilley - 2004

Alignement des D.520 de l'escadrille 1AC à Tafaraoui, peu de temps avant leur départ pour le Levant.
Au premier plan, le n° 140, un ancien appareil du GC III/3. (Archives Aéro-Journal)

par derrière et j'ai rompu brutalement par une chandelle, manette dans la poche. En fait, non, cette gerbe provenait du Blenheim. Tiens ! au fait, où était-il passé celui-là ? Je ne le voyais plus nulle part. Puis, j'ai aperçu un énorme nuage de poussière. Pas de doute, il venait de se poser sur le ventre. Et de deux ! »

Les Britanniques déplorent la perte de deux Blenheim posés sur le ventre; l'équipage de l'un d'eux est fait prisonnier. En fait, une balle du Dewoitine a mis le feu à la boîte à fusées et le mitrailleur a dû la balancer par dessus bord.

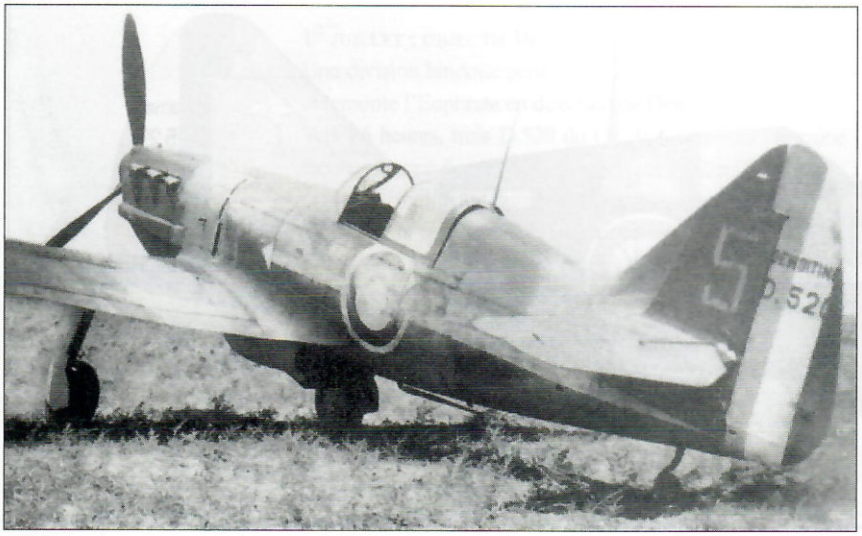
3 juillet : la chute de Deir ez-Zor

Le 3 juillet à 17h15, trois D.520 du III/6 et cinq du II/3 accompagnent une expédition de LeO 451 au-dessus de Deir ez-Zor. Alors qu'ils se trouvent à une dizaine de kilomètres à l'ouest de leur objectif, les Français aperçoivent un Hurricane. Le lieutenant Legrand l'attaque avec ses deux équipiers, les sergent-chef Maccia et sergent Ghesquière, et le descend en flammes. Un second est descendu par le canonnier d'un LeO 451 avant que les Dewoitine n'aient le temps d'intervenir. Les deux pilotes (*Flight Sergeant* Adams et *Warrant Officer* Pitcher), appartenant au N° 127 *Squadron*, sont tués.

Les Français jurent avoir vu les cocardes américaines sur les Hurricane. Cet incident provoque un gros remous en haut lieu et une protestation officielle sera même remise à l'ambassadeur des États-Unis à Madrid. Elle n'a, bien sûr, aucun fondement.

Deir ez-Zor tombe dans la journée.

Le 1AC-5 à Alep en juillet 1941. La dérive et le capot ont reçu un coup de badigeon jaune sommaire et maladroit.



L'escadrille 1AC en Syrie

Commandant : LV Pirel

Effectif initial : 12 D.520

n° 37, 55, 140, 164, 188, 206, 239, 252, 303, 337, 355, 366.

Pilotes : LV Cassé, EV de Rodellec du Porzic, EV Du Merle, Mt Ossemont, PM Ancyon, PM Bénézet, PM Goffeny, SM Conq, SM Fradin et deux autres pilotes non identifiés.

4 juillet : des renforts bien tardifs

Le 4 juillet, le III/6 touche deux D.520 et quatre pilotes en renfort : capitaine Naudy, lieutenant Mourier, sergent-chef Loï et sergent Farriol. Le GC II/3 perçoit trois avions. Comme ne tardent pas à le découvrir les mécaniciens, les appareils ne tiennent pas la grande forme et aucun ne pourra revoler avant quarante-huit heures.

À la suite du massacre des Glenn Martin au-dessus de Palmyre le 28 juin, l'Aéronautique navale a décidé d'envoyer une escadrille de chasse pour protéger ses bombardiers. Mais, Vichy propose et les commissions d'armistice disposent, ce qui explique l'arrivée quelque peu tardive des douze D.520 de l'escadrille 1AC conduits par le commandant de flottille en personne, le lieutenant de vaisseau Pirel. Ils se posent à Alep dans la soirée et gagnent leur terrain de travail à Madjaloun le lendemain.

5 juillet

Le lendemain, douze Dewoitine des II/3 et III/6 décollent vers 17 heures pour protéger des bombardiers au-dessus de Deir ez-Zor. Sur place, se trouvent en patrouille quatre Gladiator et deux Hurricane du N° 127 *Squadron*. Laissant les Gladiator au II/3, qui les cherchera en vain, le III/6 s'occupe des Hurricane. Le Gloan et Mertzisen en isolent un qu'ils abattent à 15 km au nord-est de Deir ez-Zor. Le capitaine Richard et le sergent Loï contraignent le second à se poser dans la nature et aperçoivent distinctement le pilote en sortir pour se réfugier derrière des rochers.

Le *Squadron Leader* Jim Bodman, pilote canadien commandant le N° 127 *Squadron*, a retracé les grandes lignes de ce combat dans une lettre à ses parents :

« J'ai regardé sur ma gauche et j'ai eu un coup au cœur en apercevant une formation de sept bombardiers ennemis au même niveau que nous et, au-dessus d'eux et bien au-dessus de nous, cinq chasseurs Dewoitine. Comme convenu, les quatre Gladiator ont immédiatement viré pour faire une attaque par l'arrière, tandis que je me suis tourné vers les chasseurs. Un a foncé droit sur moi et je pense que nous avons ouvert le feu en même temps, parce que j'ai vu les éclairs rouges de ses armes. Nous avons tous les deux rompu en virant à droite. Les autres me sont tombés dessus de tous les côtés et j'entendais les balles siffler autour de moi, un bruit très désagréable. J'ai ouvert

la suralimentation d'urgence pour me donner le maximum de puissance et j'ai réussi à tirer quelques rafales sans grand effet apparent. Après environ cinq minutes qui m'ont paru cinq ans, ils m'ont forcé à perdre de l'altitude progressivement jusqu'à ce que l'un d'entre eux se glisse derrière moi. Une rafale a touché le moteur qui s'est arrêté net et j'ai été arrosé par l'essence qui a jailli dans l'habitacle. Des taches rouges sont apparues sous la jambe gauche de mon short et sur le bras gauche de ma chemise, mais je ne sentais rien. Une autre rafale m'a balancé une volée de plomb sur le flanc et de petits copeaux de métal arrachés à l'aile m'ont frappé à la tête, au-dessus de l'œil droit et à la jambe gauche. Mais, je ne m'en apercevrai que plus tard. Je ne pensais qu'à une chose, me poser en douceur en évitant l'incendie parce que je dégoulinais d'essence et elle risquait de s'enflammer à la moindre étincelle.

« J'ai regardé en bas, le paysage était très accidenté et sans végétation avec des dunes hautes de 50 à 150 mètres à perte de vue. Pas du tout le joli sable ondulant que l'on voit sur les photos, mais plutôt du genre rocher et argile. J'avais très peu de temps pour choisir un lieu d'atterrissage car l'essence m'aveuglait en partie et le pare-brise était maculé d'huile. Le train a refusé de s'abaisser, alors j'ai prié comme un malade, j'ai tout coupé et ai rétabli à 3 mètres du sol. Par la grâce de Dieu, j'ai posé la machine sur le ventre entre deux longues dunes et j'ai glissé tout le long sans problème. L'arrêt a été brutal, mais je m'en suis sorti indemne. Ma première pensée a été que les Français pouvaient venir me mitrailler au sol, alors j'ai détaché mes harnais et mon parachute et j'ai sauté hors de l'avion et couru comme un dératé vers le plus proche ravin où je suis resté caché pendant près d'un quart d'heure avec le cœur qui battait la chamade. Mais, ils étaient partis, me laissant à mon problème de me sortir de ce pétrin. »

Après quelques aventures désagréables avec des indigènes, Bodman finira par regagner ses lignes deux jours plus tard.

Quant au second Hurricane, piloté par le *Flight Lieutenant* Cremin, il connaît un sort identique, le pilote rentrant à sa base à pied le lendemain.

6 JUILLET : L'AÉRONAVALE ENTRE EN LICE

À Madjaloun, où stationnent les Martin 167F et les D.520 de l'Aéronautique navale, quatre bombardiers s'apprêtent à décoller quand surgissent des Hurricane du N° 260/450 *Squadron*. Les six D.520 de la 1AC pressentis pour escorter les Glenn décollent aussi vite qu'ils le peuvent pour donner la chasse aux Hurricane. Le premier maître Bénezet en rattrape un avec lequel il engage un court combat tournoyant. Bénezet est crédité d'une victoire probable, mais, en fait, le Hurricane du *Sergeant* Patterson regagne à Damas. Un autre Hurricane est légèrement endommagé au cours du combat.

À 09h40, un Hurricane PR. I du *Flight C* du N° 208 *Squadron* effectue une reconnaissance au-dessus de Damour. Il est intercepté par deux Dewoitine de l'Aéronautique navale et l'enseigne de vaisseau Du Merle revendique sa destruction. Là encore, le Hurricane, bien qu'endommagé, réussit à rentrer à Ramleh.

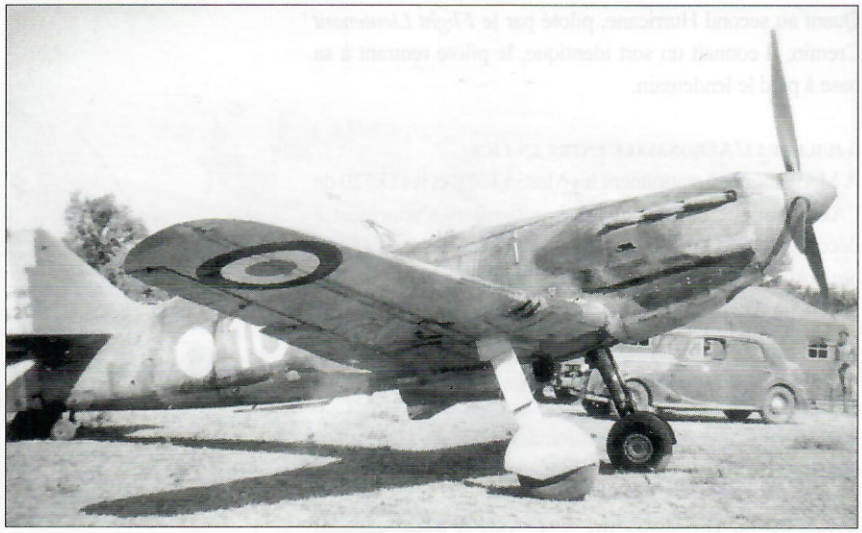
La situation au sol prenant une tournure désespérée, Air Levant met la pression sur les groupes de chasse, exigeant qu'après avoir escorté les bombardiers, ils effectuent une passe de mitraillage sur l'objectif. Cela n'est pas aussi simple comme l'indique le capitaine Menu :

« Protection de bombardement sur Deir ez-Zor. Mitraillage après la protection. Cela devient vraiment difficile, car il nous faut abandonner les LeO après leur bombardement, attaquer au canon les colonnes anglaises et rattraper les "lourds" qui rentrent à toute vitesse pour assurer leur sauvegarde au retour. La plupart d'entre nous n'y arrivent pas et il faut choisir. Attaque ou protection ? C'est bien gênant. »

Dans la soirée, le GC II/3 se replie sur Tell Arane. Le capitaine Menu, qui a reconnu le terrain la veille, en brosse un tableau édifiant :

« Il est plat et nu. Immense. Aucun risque de se trou-

Le 7 juillet, le capitaine de Rivals-Mazères est contraint de poser le D.520 n° 302 en pleine nature. Il sera récupéré et remis en état par les Français libres. Cet appareil, qui était l'ancien avion du capitaine Bernache-Assolant, a été photographié ici à l'étape de Catane, le 25 mai. Un petit « 30 » blanc était peint sur la partie inférieure du capot. (Collection J. Fogherty)



Le D.520 n° 361 de la 5e escadrille du GC III/6 traverse miraculeusement la campagne sans recevoir le moindre projectile. Le sergent Mequet effectue douze sorties à son bord et il passe entre les mains d'une bonne demi-douzaine d'autres pilotes avant de regagner Alger.

ver trop long. L'eau est au village à côté, à 1 500 m. L'ombre est nulle part. tant pis. Distribuons largement 30 hectares à la 3e et autant pour nous et le tour est joué. »

7 JUILLET : PRÉPARATIFS POUR LE RETOUR

Au retour d'un mitraillage sur Raqqa, le capitaine de Rivals-Mazères tombe en panne et pose le D.520 n° 302 en plein désert. Il en est quitte pour trente bons kilomètres de marche à pied. L'appareil, intact, sera récupéré et remis en état par les Français libres et servira à l'entraînement des pilotes de l'*Alsace*.

Dans la journée, le GC III/6 fait mouvement sur le terrain auxiliaire de Mouslimiyé, prélude au retour en Afrique du Nord, car la situation des forces de Vichy est devenue intenable.

Faute de ravitaillement en carburant, le GC II/3 est cloué au sol.

Enfin, la 1AC mitraille les troupes hindoues massées près de Raqqa dans le courant de l'après-midi.

8 - 9 JUILLET : DÉPART DU GC III/6

Le III/6 effectue ses ultimes missions, un mitraillage de Raqqa à l'aube et une escorte de LeO 451 dans l'après-midi. Vers 20 heures, le commandant Geille reçoit l'ordre de faire partir sur Athènes tous les avions disponibles, priorité étant donnée aux chefs d'escadrille et chefs de patrouille. Le prétexte officiel est de renouveler le matériel avant un retour en Syrie, mais le général Dentz, commandant en chef de l'armée du Levant, a demandé aux Britanniques une suspension d'armes. Dans la nuit, les pilotes sans avion et les mécaniciens embarquent à bord d'un Dewoitine 338 d'Air France.

À l'aube du 9 juillet, l'échelon volant, soit 14 D.520, décolle en direction de la Grèce, après escale à Rhodes. Surprise, le 11 juillet, Air Levant demande le retour de quatre appareils en renfort du GC II/3, demeuré sur place. À peine arrivés à Mouslimiyé, les pilotes reçoivent l'ordre de retourner à Athènes, mais seulement deux effectueront l'aller et retour. Le lieutenant Mourier, à la suite d'une panne, doit se poser à Antalya en Turquie, où il est interné (il s'évadera en mars 1943 pour rejoindre *Normandie* en URSS) et le second appareil n'a pas résisté à l'atterrissage en Syrie. Le 15 juillet, le GC III/6 est de retour à Alger.

Le 9 juillet également, le lieutenant de vaisseau Cassé et le lieutenant de vaisseau de Rodellec du Porzic prennent chacun la tête d'une patrouille de trois Dewoitine et quittent la Syrie en direction de Tafaraoui. Le maître Ossemont casse le n° 188 à l'atterrissage à Castelvetrano (Sicile). Il ne reste donc plus en Syrie que six D.520 sous les ordres du lieutenant de vaisseau Pirel.

10 JUILLET : LES MARINS DANS LA BAGARRE

Vers 10h30, trois Martin 167F de l'Aéronautique navale se dirigent vers Khaldé, escortés par cinq D.520 de la 1AC (lieutenant de vaisseau Pirel, enseigne de vaisseau Du Merle, premiers maîtres Ancyon, Bénezet et Goffeny).

De leur côté, sept Tomahawk du N° 3 RAAF *Squadron* protègent douze Blenheim qui bombardent un dépôt de munitions entre Beyrouth et Zahlé.

La route des deux formations se croise alors. Les pilotes de l'Aéronautique navale aperçoivent quinze « Maryland » et sept « P-40 » qui volent droit sur eux, un peu plus haut, mais qui, apparemment, n'ont pas repéré les Français. Les Dewoitine optent pour une passe frontale sur les bombardiers. Lorsque les Australiens se rendent enfin compte de la présence des chasseurs français, ceux-ci viennent de descendre leur troisième Blenheim. Les Tomahawk plongent alors dans la mêlée et revendiquent cinq victoires (deux au *Flying Officer* Turnbull et une aux *Flying Officer* Jackson, *Pilot Officer* Lane et *Sergeant* Hiller).

Le premier maître Ancyon (n° 366 ?) est abattu et mortellement blessé. Goffeny est pourchassé par un Australien au-dessus des collines qui séparent Hammana de Zahlé. Le Français voit son poursuivant toucher une crête et percuter la montagne. Son D.520 n° 206 a été cependant malmené et, avec un début de feu à bord, il se pose train rentré dans la Bekaa. Les pertes françaises se limitent donc à deux avions détruits.

De leur côté, les marins revendiquent quatre bombardiers (deux à Du Merle et un à Bénezet et Goffeny). Pirel endommage fortement un cinquième « Maryland » qu'il voit s'abattre un peu plus loin et trois autres sont plus ou moins sérieusement touchés. Les pertes du N° 45 *Squadron* s'élèvent à trois Blenheim descendus (huit tués et un prisonnier), un quatrième, endommagé, s'écrase sur le chemin du retour (équipage indemne).

En revanche, il ne manque aucun Tomahawk à l'appel, ce qui infirme les déclarations de Goffeny.

11 JUILLET : ULTIMES COMBATS AÉRIENS

Enfin ! Air Levant se décide à rendre la monnaie de leur pièce aux Britanniques et commande une mission de mitraillage du terrain de Palmyre. Douze appareils du GC II/3 décollent à l'aube, comme le raconte le capitaine Menu :

« Cinq heures. Il fait encore nuit noire, les moteurs tournent déjà, laissant échapper deux rangées de flammes bleues. Cinq heures cinq. Douze avions en l'air, tous feux allumés, en tour de piste. Killy doit atterrir, le moteur ne veut rien savoir pour tourner rond : panne de compresseur.

« 6h10. Le soleil sort de l'horizon. Altitude : 5 000, verticale de T-3. Nous virons lentement vers l'ouest, soleil dans le dos, moteur réduit et, brusquement, en

deux vagues de six, c'est la chute vertigineuse sur Palmyre qui dort encore. La troisième escadrille déclenche le tir; la mort s'abat sur la piste, l'incendie éclate. Nous passons en dix secondes, la main crispée sur la détente. Les "pom-pom" lancent de partout leurs boules de feu. Qu'ils tirent donc, nous avons fini !

« Retour par T-4 où la dernière giclée de la campagne va crever le réservoir d'eau qui est encore debout. Les bombardiers sont passés avant nous, il n'y a plus une goutte d'essence au poste qui ne se soit évanouie en fumée. Après atterrissage, le capitaine Boillot est dans une colère noire. Une panne d'électricité au moment du piqué final lui interdit l'usage de ses armes, ce qui ne l'empêche nullement de passer avec nous. Bagatelle ! »

Les Français revendiquent 15 avions détruits au sol, mais les archives britanniques, trop fragmentaires, ne laissent apparaître qu'un Lysander incendié et un autre endommagé et deux Gladiator endommagés; quatre soldats anglais ont été blessés.

Vers midi, le GC II/3 effectue sa dernière mission avant de quitter la Syrie. Neuf Dewoitine escortent trois LeO 451 au-dessus de Damour et Khaldé.

Le lieutenant Lété connaît quelques soucis avec son moteur, comme il l'explique lui-même :

« Pour cette sortie, j'avais emprunté l'avion de mon commandant d'escadrille, le capitaine Duval. Retenu par le commandant Morlat pour préparer notre retour en Afrique du Nord, il n'avait pas pu participer à cette mission. Il n'avait été très chaud à l'idée de me confier son taxi qu'il comptait bien ramener à Alger et il m'avait marmonné quelque chose comme : "*vous n'avez pas intérêt à me le casser !*"

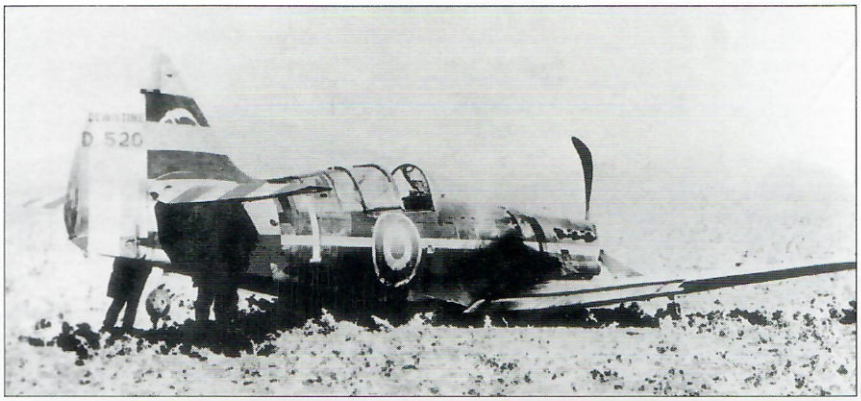
« À peine avais-je pris l'air que le moteur semblait tourner sur "trois pattes" par à-coups. Très vite, j'ai été décroché de la patrouille, mais j'ai décidé de continuer la mission. Après tout, c'était la dernière, je ne pouvais pas manquer cela. J'ai donc continué en direction de Khaldé en conservant une altitude de 5 000 mètres, péniblement acquise.

« C'est alors que j'ai aperçu trois avions anglais volant beaucoup plus bas sur ma gauche et qui allaient couper ma route. Eux ne m'avaient pas vu. Certes, mon moteur me donnait quelques inquiétudes, mais pour le moment, il tournait rond. Comme j'avais le soleil dans le dos, l'avantage de l'altitude et celui de la surprise, cela aurait été bête de ne pas en profiter. J'ai donc poussé le manche à fond en avant et j'ai visé l'ailier droit, légèrement en retrait, le plus proche de moi. Une bonne rafale et l'Anglais, un P-40, est parti en abattée et est allé creuser un sillon dans un nuage de poussière.

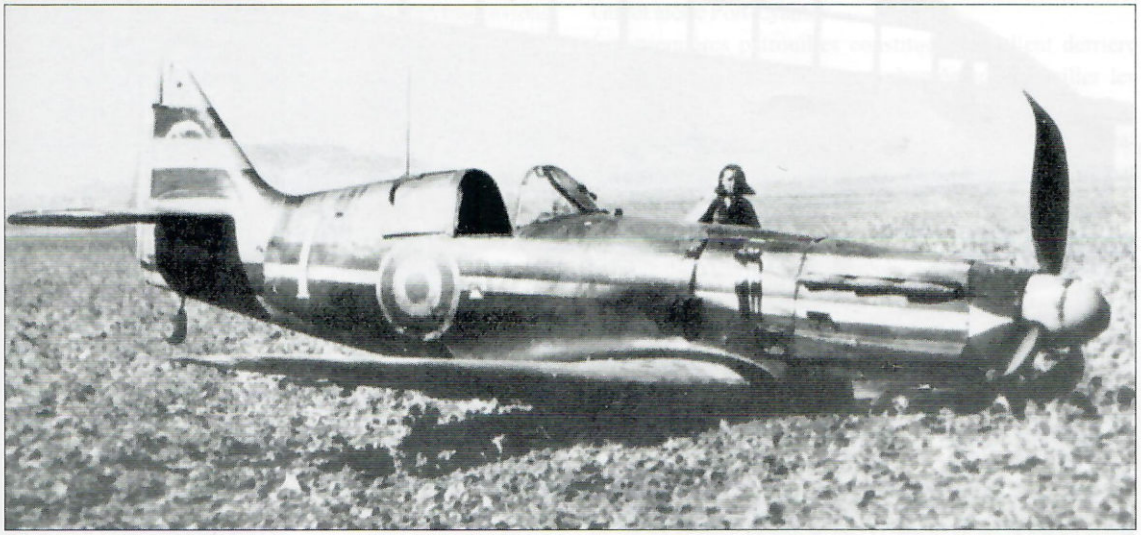
« Maintenant, il fallait que je me sorte de là, car les deux autres allaient réagir. J'ai amorcé une chandelle et quand j'ai voulu mettre les gaz à fond, le moteur a toussé. M... ! ce n'était pas le moment ! Les deux autres P-40 ont profité de mon handicap pour me tomber dessus. C'était sûr que je n'allais pas tenir longtemps avec mon moteur défaillant. Je commençais à avoir très chaud, mais vraiment très chaud. J'ai plongé vers le sol, espérant trouver mon salut dans la fuite.

« L'un des deux m'a proprement aligné et a achevé mon moteur agonisant. Par chance, le terrain qui se présentait devant moi, bien que caillouteux, était plat et sans relief. J'ai pensé qu'atterrir sur le ventre était la moins mauvaise solution. C'est ce que j'ai fait, non sans un petit "casse-croûte collimateur", qui m'a un peu sonné. Je suis rapidement sorti de la carlingue, craignant d'être mitraillé par les Anglais, mais ils avaient disparu. Il ne me restait plus qu'à rentrer à pied et à espérer que ma victoire adoucirait un peu le "savon" que le capitaine Duval n'allait pas manquer de me passer ! »

Lété a abattu par le *Flying Officer* F. Fisher qui est officiellement « porté disparu, probablement tué », mais qui s'est



Ci-dessus et ci-dessous :
le D.520 n° 332, appareil du capitaine Duval, commandant la 3e escadrille du GC II/3, posé sur le ventre par le lieutenant Lété au terme d'un combat contre lesTomahawk australiens, le 11 juillet.
L'appareil est l'un des rares à porter les bandes jaunes et rouges.
(Photos R. Lété)



Les D.520 de la 3e escadrille du GC II/3 rescapés de l'aventure syrienne devant les hangars d'Alger Maison-Blanche, fin juillet 1941. (Photo A. Estinguoy)

réfugié dans un village arabe, en zone vichyste, en attendant de pouvoir regagner ses lignes. Curieusement, Lété reçoit aussi le crédit d'une victoire probable, les témoins oculaires ayant certainement pris la chute de son D.520 pour celle d'un avion britannique.

C'est le *Flying Officer* R. Gibbes qui revendique la victoire du côté australien.

À 13h30, le GC II/3 reçoit l'ordre de se tenir prêt à évacuer la Syrie avec exécution immédiate. L'ordre arrive à 17 heures et trois D.520 de la 3e escadrille et cinq de la 4e s'envolent de Mouslimiyé à destination de Rhodes. Le lendemain, quatre autres suivent et un cinquième décolle de Tell Arane. Ce dernier, le n° 418, avait été mis en pylône par le capitaine Boillot au retour d'une mission le 8 juillet. Ne disposant pas d'hélice de rechange, les mécanos ont monté une hélice de Morane 406. Le capitaine Jacquin convoiera l'appareil jusqu'à Athènes où il cassera son train en bout de piste.

Le 12 juillet, les quatre derniers D.520 de l'escadrille 1AC partent à leur tour pour Rhodes.

BILAN

GC III/6

Effectif initial : 25 D.520
Renforts : 8 D.520
Rapatriés : 15 D.520
Pertes : 18 D.520
- Combat aérien : 8 (n° 52, 277, 346, 367, 368, 370, 382, 389)
- DCA : 4 (n° 229, 284, 329, 331)
- Détruits au sol : 2 (n° 314, 330)
- Accidentés : 3 (n° 132, 321, 357)
- Abandonné : 1 (n° 302)

Pertes : 5 tués, 1 prisonnier
Victoires : 21 sûres

GC II/3

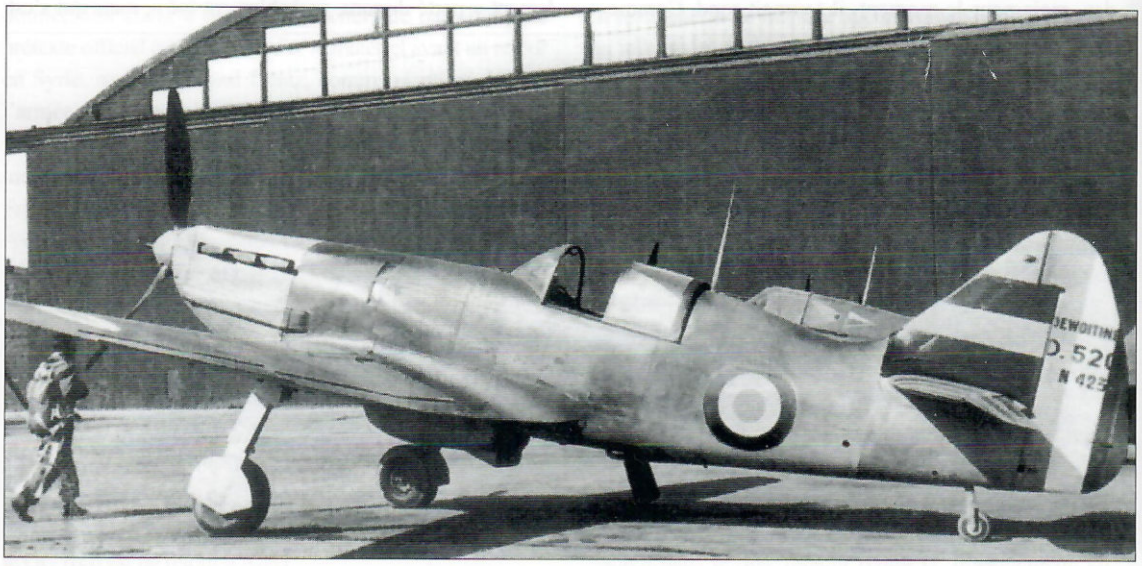
Effectif initial : 23 D.520
Renforts : 5 D.520
Rapatriés : 14 D.520
Pertes : 14 D.520
- Combat aérien : 1 (n° 332)
- DCA : 1 (n° 97)
- Détruits au sol : 6 (n° 38, 208, 290, 327, 342, 358)
- Accidentés : 4 (n° 169, 276, 294, 343)
- Abandonnés : 1 (n° 397)
- Causes diverses : 1 (n° 418)

Pertes : 1 tué, 1 prisonnier
Victoires : 4 sûres

Escadrille 1AC

Effectif initial : 12 D.520
Rapatriés : 9 D.520
Pertes : 3 D.520
- Combat aérien : 2 (n° 206, 366)
- Accidenté : 1 (n° 188)

Pertes : 2 tués
Victoires : 6 sûres



Le D.520 n° 423 fait partie des appareils envoyés en renfort en Syrie. Convoyé par le capitaine Naudy, il est affecté à la 6e escadrille du GC III/6 le 4 juillet. On le voit ici à Marignane, peu après sa sortie du dépôt de stockage d'Istres (CAC)

Opération « Torch »

Un D.520 de la 2e escadrille du GC I/3 fin 1940.
Ce groupe rebaptisé GC III/3 après le passage en dissidence de trois de ses pilotes, retrouvera sa dénomination d'origine après les événements de novembre 1942.
(Collection J.V. Crow)

LES D.520 EN AFRIQUE DU NORD
(8 novembre 1942 - zéro heure)

MAROC			
GC II/5	13 D.520	Cdt Tricaud	Camp Cazes
Flottille 1F	1 D.520	LV Folliot	Port-Lyautey
Esc. 1AC	13 D.520	LV Graignic	Port-Lyautey
Esc. 2AC	13 D.520	EV Prévost	Port-Lyautey
ALGÉRIE			
GC II/3	22 D.520	Cdt Morlat	Alger-M.B.
GC III/6	25 D.520	Cdt Destaillac	Alger-M.B.
GC III/3	26 D.520	Cdt Engler	Oran-La Sénia

SUR LES CINQ unités stationnées en Afrique du Nord, seules deux vont prendre part aux combats avec leurs D.520 lors des débarquements anglo-américains dans le cadre de l'opération « Torch ».

Au Maroc, le GC II/5 dispose de 13 D.520 depuis moins de trois mois, type sur lequel il doit être transformé avant la fin de l'année. Alors qu'une partie des pilotes de la 3e escadrille se trouve à Toulouse pour réceptionner de nouveaux avions, seuls les pilotes de la 4e escadrille ont eu l'occasion d'effectuer quelques vols d'entraînement. D'autre part, les armes de bord des Dewoitine n'ont pas été réglées et il n'existe qu'un faible stock d'obus de 20 mm. Pour toutes ces raisons et malgré les rapports américains mentionnant la présence de D.520, aucun appareil de ce type n'est engagé ce jour-là au-dessus de Casablanca.

À Alger, un brouillard persistant empêche les GC II/3 et III/6 de décoller. Quand il se lève, la base est déjà occupée par les troupes alliées. De nombreux avions de la RAF, arrivés de Gibraltar, se posent à Maison Blanche dans le courant de la journée. Les Dewoitine sont gardés par des sentinelles françaises en armes. Les Alliés jugent préférables de ne pas les déranger dans un premier temps. Les relations, plutôt tendues au début, finissent par s'assouplir à la fin de la journée.

Maroc - La flottille 1F

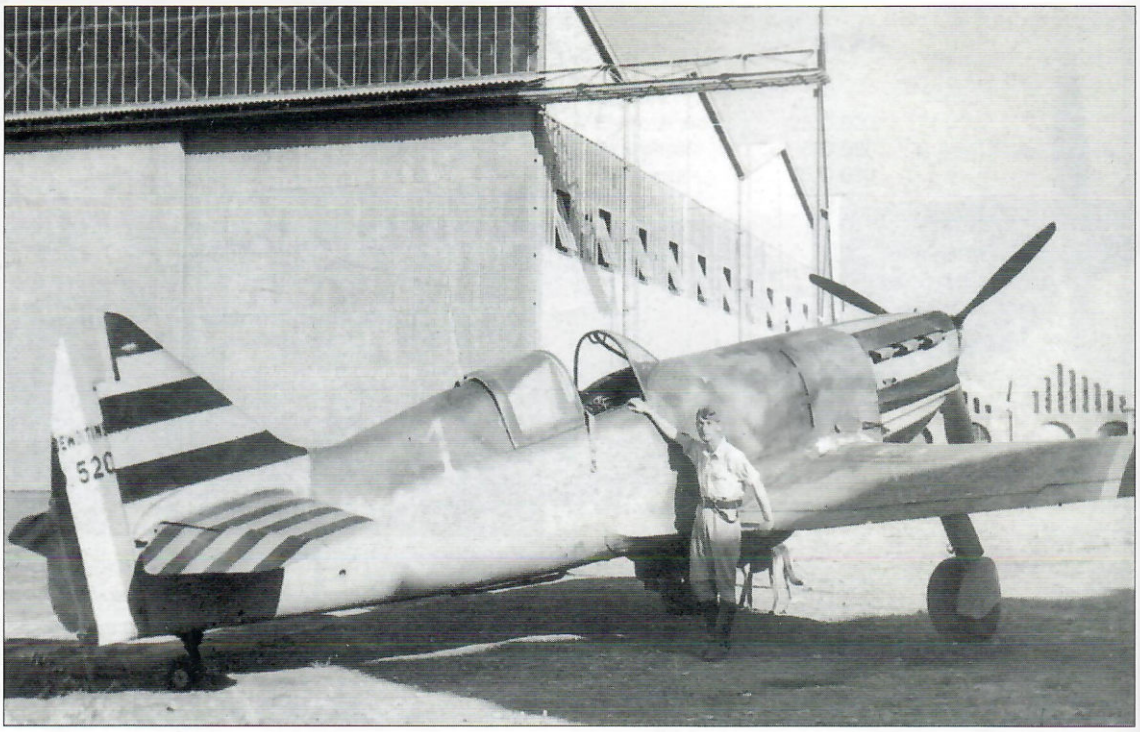
Bénéficiant sans doute d'informations de première main, les marins-aviateurs sont mis en état d'alerte vers 05h00. Toutefois, le ramassage s'avère plus long que d'habitude, la plupart des navigants étant partis en ville pour passer le week-end (le 8 novembre tombe un dimanche). Il semble, malgré tout, que les renseignements dont disposent les autorités de la Marine ne soient guère précis, puisqu'il est ordonné aux pilotes de la flottille 1F demeurés sur la base de décoller pour intercepter un Spitfire de reconnaissance venu de Gibraltar. L'enseigne de vaisseau Mauban et le second maître Guyot sont désignés pour cette mission. Il fait encore nuit quand ils décollent à 06h35. Ils ne tardent pourtant pas à se rendre compte qu'il se passe quelque chose de plus grave au large des côtes que le simple passage d'un Spitfire. La mer est couverte de navires de guerre. Guyot décide d'effectuer une passe de mitraillage sur un destroyer, Mauban se tenant à l'écart en raison d'une panne de ses armes de bord. Guyot alerte Port-Lyautey.

Les premières patrouilles constituées décollent derrière Guyot et Mauban. Elles sont chargées de mitrailler les plages de Mehdiya en lieu et place de la flottille 3F dont les Martin 167F sont encore en cours d'armement, les opérations de chargement des bombes ayant été interrompues par une coupure de courant.

Guyot et Mauban, toujours en l'air à ce moment-là, croisent la route d'un Curtiss SOC de réglage de tir, qui vole plus bas et cap inverse. Guyot manœuvre pour effectuer une passe frontale, mais il est touché et doit rompre brutalement avec un début d'incendie à bord. Mauban reçoit deux balles dans une aile et retourne à Port-Lyautey avec un pare-brise troué et quelques égratignures à la main droite. L'hydravion s'est échappé.

Au-dessus des plages, le reste de la flottille n'est pas à la noce. Le second maître Brun revient avec un appareil criblé

Le D.520 au combat



L'un des Dewoitine D.520 présents au GC II/5 le 8 novembre 1942. Celui-ci avait été affecté au lieutenant Villacèque, commandant la 3e escadrille. (Collection J-F. Oller)

de balles, le lieutenant de vaisseau Faivre est touché à plusieurs reprises et le second maître Marpaux se pose dans un avion sérieusement endommagé. En tout, cinq avions sont mis hors de combat, définitivement ou temporairement, au cours de cette sortie.

À 08h50, huit M.167F de la 3F sont enfin prêts à décoller avec leur chargement de bombes. La 1F doit fournir l'escorte de chasse et les avions en patrouille de protection au-dessus du terrain se posent pour être ravitaillés. Cinq minutes plus tard, les Glenn décollent les uns derrière les autres, tandis que neuf D.520 s'apprêtent à les imiter.

C'est à ce moment critique que surgissent des avions américains. Les Français en comptent 25. En fait, la formation US doit être constituée par les 12 F4F-4 de la VGF-26 auxquels se sont *probablement* joints sept autres de la VF-9, mais on reste dans le flou, tant les horaires d'attaque de ces deux unités sont discordants. Si ces deux escadrilles ont effectivement attaqué Port-Lyautey, rien n'est moins sûr qu'elles l'aient fait en même temps. Par ailleurs, sur certaines photos prises par les Français pendant l'attaque, on croit distinguer la silhouette rondouillarde d'un TBF, ce qui laisserait à penser qu'une partie de la VGS-26 est également intervenue.

Quoi qu'il en soit, l'attaque s'achève sur un véritable carnage : trois Martin 167 sont abattus, un va s'écraser un peu plus loin et deux autres sont fortement endommagés et doivent se reposer.

Les avions américains se tournent alors vers l'aérodrome de Port-Lyautey où ils criblent de balles trois Dewoitine 520 au sol, tandis que les autres cherchent à se faufiler entre les rafales pour décoller.

L'enseigne de vaisseau Mauban se trouve sanglé dans son appareil, prêt à partir, alors qu'un armurier a déposé le capot pour dépanner le canon. En voyant arriver les avions américains, l'armurier court s'abriter sans avoir eu le temps de refermer le capot. Mauban met en route pour rouler vers un endroit moins exposé. Tout à coup, il aperçoit, venant droit sur lui, un chasseur américain qui, apparemment, l'a choisi comme cible. Mauban coupe le moteur, se détache et saute sans attendre l'arrêt pour se coucher sur le sol. Il entend le crépitement des mitrailleuses et le vrombissement du moteur de l'avion américain. Quand il relève la tête, son Dewoitine est la proie des flammes.

Le second maître Raymond Bédard, qui a déjà effectué deux sorties dans la matinée, attend que son avion soit ravitaillé :

« Il y a une grande activité sur l'aire de stationnement lorsque commence le bombardement aérien et le mitraillage de l'aérodrome. Les Glenn Martin sont au décollage et subissent de lourdes pertes. Installé dans mon avion, je mets en route et me dirige vers la piste en ciment, pendant que le quartier-maître Mattei, à cheval sur le moteur, termine de fixer le capot après avoir changé le chargeur du canon. Le Dewoitine au roulage à une dizaine de mètres devant moi reçoit une rafale en plein moteur et prend feu; le pilote évacue. Je réussis à contourner l'appareil en roulant dans l'herbe. Le quartier maître Mattei descend de sa position inconfortable. D'autres avions brûlent aux abords de la piste et à son extrémité. Le second maître Roquin court sur la piste, muni d'un lourd appareil photo Altiphote pour photographier au plus près les chutes de bombes et les explosions.

« La piste a reçu des bombes en plusieurs endroits et je réussis néanmoins à décoller entre deux passes de mitraillage. Pour éviter les chasseurs US, j'effectue un long trajet au ras des arbres, vers le nord, avant de revenir survoler l'aérodrome vers 2 000 mètres. Apercevant une patrouille de quatre chasseurs (j'ai su par la suite que c'étaient des Wildcat), j'attaque le dernier dans une position idéale : trois-quarts arrière et en léger piqué. Je le touche sévèrement à hauteur du poste de pilotage, du moteur et du plan droit. L'appareil désemparé part en piqué accentué sur la droite. Je n'ai pas le loisir de suivre sa chute. Je remonte pour attaquer le chef de la patrouille par dessous. Je le touche d'une courte rafale, sans pouvoir juger du résultat, n'ayant plus de vitesse. Il ne me reste alors qu'à rompre le combat.

« J'ai été alors durement pris à partie par un groupe de chasseurs ennemis venant de plus haut, et touché à plusieurs reprises. Un nuage providentiel m'a alors accueilli. Nuage, hélas, peu épais, dont je suis sorti à plusieurs reprises et, toujours poursuivi, je suis arrivé au bout du nuage. Plongeant brutalement vers le sol, je me suis (ouf !) retrouvé seul. En retour en altitude vers l'aérodrome et voyant celui-ci sous le feu des avions, je décide de me poser dans un champ à quelques kilomètres en vue de l'aérodrome. Atterrissage hasardeux pour un D.520, mais réussi. Je constatai alors les dégâts : plusieurs impacts de balles derrière la plaque de blindage de protection arrière du pilote, poste de radio détruit – aucune importance étant donné son fonctionnement douteux – des impacts dans le plan droit, dans les boîtes à cartouches des mitrailleuses, une pale d'hélice trouée.

« J'ai lu quelque part que le Dewoitine était surclassé par le Wildcat. Pour ma part, je dis non. Le D.520 était un avion robuste et sûr, mais aussi bien armé. J'avais une confiance entière dans cet avion. Bien sûr, le Wildcat était plus manœuvrant, parce que moins rapide et ayant davantage de surface portante. Il suffisait de ne pas se laisser prendre à sa manœuvre. »

Il semble que deux et peut-être trois D.520 aient pu prendre l'air dans des conditions délicates, au milieu des explosions dont le souffle brûlant fait faire des embardées difficiles à contrôler. Le rassemblement au-dessus du terrain étant impossible, chaque pilote part au combat de manière individuelle.

Le premier maître Moulinier est attaqué par un F4F dont une rafale fait voler sa radio en éclats. Le Français se réfugie dans un nuage. Lorsqu'il en émerge, il se retrouve aux côtés d'un autre Dewoitine qu'il reconnaît aussitôt, car il s'agit de celui du commandant de la flottille, le lieutenant de vaisseau Folliot. Sa radio étant en panne, c'est par signes que celui-ci montre le chemin à Moulinier pour aller mitrailler les plages de débarquement. Moulinier pique le premier à travers un rideau de DCA. Quand il redresse, Folliot a disparu. Personne ne le reverra jamais et son sort reste un mystère, même s'il est vraisemblable qu'il a été descendu par l'artillerie anti-aérienne de la marine américaine.

Le Dewoitine D.520 du commandant de l'escadrille 2AC, l'enseigne de vaisseau Prévost. L'avion sera détruit au sol lors des mitraillages américains le 8 novembre.
(Collection Morareau, origine Folliot)

Mouliner se dirige ensuite vers Port-Lyautey où il espère récupérer quelques équipiers. Cependant, les seuls avions qu'il aperçoit sont quatre Wildcat qui tournent en rond au-dessus de l'aérodrome. Trop occupé à regarder ce qui se passe en dessous, le dernier Wildcat de la formation ne voit pas le Dewoitine fondre sur lui. En deux courtes rafales, Moulinier l'envoie en flammes percuter le sol. C'est la seconde victoire aérienne du premier maître Robert Moulinier, la première ayant été revendiquée le 21 mai 1940 alors qu'il pilotait un... Loire-Nieuport 401 de l'escadrille de bombardement en piqué AB2 ! Quelques minutes plus tard, il se fraye un chemin entre deux attaques et se pose sur la piste de secours en herbe où plusieurs avions sont déjà dispersés.

En entendant les premières explosions, le second maître Guyot, qui est rentré depuis un bon moment de sa mission matinale, court vers le chasseur le plus proche et tente de décoller depuis la piste en herbe. Une bombe tombe à proximité et retourne le D.520 comme une vulgaire crêpe, heureusement sans mal pour le pilote.

Après l'attaque, la 1F reçoit l'ordre de se desserrer sur le

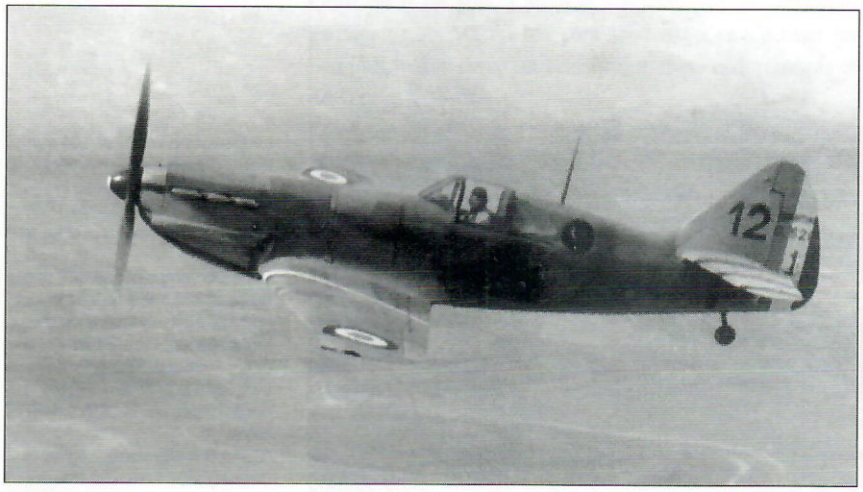
Le Dewoitine D.520 n° 164 sur lequel disparaîtra de manière quelque peu mystérieuse le commandant de la flottille 1F, le lieutenant de vaisseau Folliot, le 8 novembre.
On a longtemps pensé qu'il pilotait le n° 317, mais ce jour-là, cet appareil était aux mains du lieutenant de vaisseau Faivre qui se posera sur une patte à Port-Lyautey à la suite des dégâts occasionnés par la DCA américaine.
(Collection Morareau, origine Bonnet)

Le D.520 au combat

Le D.520 n° 317 fut un appareil affecté au commandant de la flottille 1F.
Lors de sa prise de fonction, il est vraisemblable que lieutenant de vaisseau Folliot a préféré conserver son 164 et le 317 a été ré-affecté à l'escadrille 2AC.
(Archives Aéro-Journal)

Ci-dessus :
l'épave d'un D.520 de l'Aéronautique navale détruit à Sidi Yahia pendant l'opération « Torch ».
(Collection J.V. Crow)

Ci-dessous :
le 1AC-12 en vol.
On note les varitiations de marques d'une escadrille à l'autre : dérive jaune et numéro individuel sur la dérive à la 1AC, dérive jaune avec une large bande rouge et numéro individuel bleu clair sur le haut de l'arrière du fuselage à la 2AC.
(SHAA)



terrain de Sidi Yahia, un terrain auxiliaire dont l'aménagement n'est pas achevé et dont l'emplacement est si secret que la plupart des pilotes ignorent où il se trouve. Comme il a beaucoup plu les jours précédents et que les drains n'ont pas été posés, la piste présente toutes les caractéristiques d'un marécage boueux. Pas étonnant que, dans ces conditions, sur six D.520 repliés, un seul réussisse à atterrir sans casse, les autres terminant sur le dos, en pylône ou en cheval de bois. Quatre autres les rejoignent un peu plus tard dans la matinée, dont deux subissent un sort identique. Le projet de replier le reste de la flottille ainsi que la 3F doit être abandonné et la Marine est contrainte de chercher un autre terrain de desserrement.

À 10h45, sept F4F de la VF-9 commandés par le *Lieutenant* Winters décollent pour mitrailler Port-Lyautey. Ils aperçoivent sept D.520, apparemment en train de faire les pleins, et les incendient tous les sept.

La flottille 1F, dont le commandement est désormais assuré par le lieutenant de vaisseau Faivre, ne dispose plus que de neuf Dewoitine 520 sur les vingt-sept en compte à l'aube. Ces appareils sont repliés sur Meknès à partir de 18h00.

La journée du 9 novembre est calme et les affaires reprennent le lendemain.

À 06h45, une patrouille légère de la 1F s'envole pour surveiller les routes reliant Casa à Fédala. L'enseigne de vaisseau O'Neil accroche au décollage un avion parqué et termine sa course à plat ventre. Le canon se déclenche de manière intempestive et oblige les quelques badauds venus regarder le départ de leurs camarades à se jeter à plat ventre dans la boue. Secoué, mais indemne, O'Neil est remplacé par le second maître Brun, qui décolle derrière le lieutenant de vaisseau Du Merle. Ce dernier est touché par la DCA près d'Aïn Sebaa et se pose dans un champ à huit kilomètres de Casa. Brun mitraille des positions d'artillerie, mais atteint à son tour, il doit se poser à Tiflet.

Les combats cessent le lendemain matin.

Au cours de ces trois journées, la flottille 1F a perdu un pilote et 19 D.520 ont été mis hors de combat.

Algérie - Le GC III/3

ALORS QUE SEULE l'aviation américaine est engagée au Maroc, la Fleet Air Arm participe aux opérations au-dessus d'Oran.
Comme à Alger, les débarquements commencent à 2 heures du matin et, dès l'aube, la Fleet Air Arm lance ses premiers avions : huit Albacore du N° 822 *Squadron*, dix Seafire du N° 807 *Squadron* (HMS *Biter*) et six Sea Hurricane du N° 804 *Squadron* (HMS *Dasher*). Tandis que les Seafire se dirigent sur Tafaraoui, les autres appareils grimpent à 2 400 mètres en direction de l'aérodrome d'Oran-La Sénia. Parvenus à deux kilomètres de leur objectif, à 07h15 selon les archives britanniques et à 07h45 selon les archives françaises, les Albacore se mettent en file indienne et commencent leur attaque en semi-piqué.
Alors qu'une patrouille double du GC III/3 maintient une couverture *a priori* du terrain, peu avant l'attaque britannique, sept autres pilotes décollent sans ordres précis. Il s'agit des commandant Engler, lieutenant Gérard, adjudant-chef Sainte-Marie, adjudant Roncin, sergent-chef Leroy et sergents Poupart et Caussé.
La suite sombre dans une certaine confusion. Les Français confondent allégrement les Seafire et les Sea Hurricane avec des Spitfire et la probable participation d'autres unités alliées aux combats initiaux ne permet guère d'y voir clair.
Quoi qu'il en soit, lorsque les Albacore passent à l'attaque, ils sont accueillis par la DCA du terrain, tandis que les Dewoitine les prennent à revers. Le Sea Hurricane plongent à la rescousse des biplans, mais avec un temps de retard.
Poupart revendique deux Albacore et Leroy un troisième. Le lieutenant Blanck et le sergent-chef Elmlinger, qui font partie de la patrouille de couverture, reçoivent la confirmation de deux Albacore pour le premier et un pour le second. Cela fait donc en tout six Albacore, ce qui est conforme à la réalité.
L'avion de tête du N° 822 *Squadron* s'écrase en flammes au nord-est du terrain, tuant le commandant du dispositif et son équipage; selon les Britanniques, cet appareil a été abattu par la DCA. Les deux autres appareils formant la première section et un de la deuxième section sont descendus par les Dewoitine. Un autre Albacore de la deuxième section et un de la troisième sont fortement endommagés, un second de la troisième section étant légèrement endommagé. Ces trois Albacore sont contraints à un atterrissage d'urgence dans le voisinage du terrain et leurs équipages sont faits prisonniers. Les autres ne demandent pas leur reste et s'enfuient en zigzagant au ras du sol. Cela fait donc sept Albacore mis hors de combat, dont six par la chasse française.
Bien qu'intervenant trop tard pour sauver les biplans du désastre, les Sea Hurricane n'en prennent pas moins les D.520 à partie. Le *Sub Lieutenant* B. Ritchie, à bord d'un Mk. IIC armé de canons, se place dans la queue d'un Dewoitine. Après quelques virages serrés, il touche d'une rafale bien ajustée le moteur du Français. L'avion prend feu, se désintègre et s'écrase dans les marais salants; le pilote a eu le temps de sauter en parachute. Le commandant du N° 804 *Squadron*, le *Lieutenant Commander* J.M. Bruen, pilotant un Mk. IIB (douze mitrailleuses), attaque un D.520 qui échange quelques amabilités avec le mitrailleur d'un Albacore. Il s'en approche par l'arrière et le touche au moteur. Le D.520 prend feu et le pilote évacue en parachute. Le mitrailleur de l'Albacore réclame le partage de la victoire.
Le *Sub Lieutenant* Crosley engage un combat tournoyant et rattrape son adversaire au terme de deux cercles complets. Il ouvre le feu par en dessous et par l'arrière, visant l'habitacle. Des flammes rouges sortent du capot et le pilote saute.
L'ailier de Crosley, le *Sub Lieutenant* Thompson, est attaqué sur sa droite à 600 mètres d'altitude par trois D.520. Il parvient à se dégager et même à toucher l'un de ses assaillants dans la région du moteur. Ce Dewoitine prend feu, effectue un demi-tonneau et part en piqué avant de s'écraser au sud-est du terrain de La Sénia. Crosley, qui est témoin de cette victoire, est à son tour menacé à 1 200 mètres d'altitude, mais il réussit à inverser les rôles et à toucher le Français à la hauteur de l'habitacle; des flammes jaillissent du collecteur d'échappement et l'appareil va s'écraser au sol.
On ne peut manquer d'être frappé par la similitude de la fin des cinq D.520 revendiqués par les Sea Hurricane. Or, seulement trois ont été abattus : adjudant-chef Sainte-Marie, lieutenant Faisandier et sergent Sudan. En revanche, ils ont été descendus de la manière relatée par les pilotes britanniques. Les deux premiers ont sauté en parachute et souffrent de graves brûlures. Malheureusement, le sergent Sudan a été tué.
Sainte-Marie se voit homologuer un « Hurricane », mais le N° 800 *Squadron* ne déplore aucune perte. Par contre, deux Sea Hurricane du N° 891 *Squadron*, lancés du HMS *Dasher*, ont eu la malencontreuse idée de traverser la zone des combats. L'un des deux ne rentrera pas. Il n'est pas impossible qu'il soit tombé victime de l'adjudant-chef Sainte-Marie.
Après avoir fait fait un carton sur les LeO 451 de l'Aéronautique navale à Tafaraoui, les Seafire du N° 807 *Squadron* s'apprêtent à regagner leur porte-avions quand ils aperçoivent leurs camarades en train d'en découdre avec la chasse française au-dessus de La Sénia. Le *Flight A* se détache pour mitrailler les avions au sol. Il revendique, notamment, trois D.520, dont celui du capitaine Duval, adjoint du commandant de groupe, en panne de batterie à

Le sergent Poupart à bord de son n° 93.
(SHAA)

l'autre extrémité du terrain; le pilote qui aidait à la réparation a tout juste le temps de sauter hors du cockpit pour trouver refuge dans un fossé.

Les D.520 toujours en vol se rebiffent alors contre les Seafire. Le *Sub Lieutenant* Baldwin se dégage sans difficulté d'une attaque prononcée par le sergent Caussé et force celui-ci à un atterrissage de fortune. C'est la toute première victoire d'un Seafire ! Baldwin est alors assailli par un autre Dewoitine qui lui loge un obus de 20 mm dans le fuselage.

Les Français perdent un pilote tué, deux gravement brûlés et un légèrement blessé, ainsi que quatre appareils. Les Britanniques déplorent la perte de six Albacore (les équipages étant ou tués ou faits prisonniers), un Sea Hurricane porté disparu avec son pilote et un Seafire abattu par la DCA (pilote indemne).

Le D.520 codé « 13 » est celui que pilote le sergent Caussé le 8 novembre 1942. Il connaîtra le triste privilège d'être le premier avion ennemi abattu par un Seafire. (Archives Aéro-Journal)

Avant de se poser, quelques Dewoitine sont dirigés vers la sebkra d'Oran, au sud de Lourmel, où des avions de transport ont été signalés.

Partis d'Angleterre à l'aube, 39 C-47 répartis en quatre sections et transportant 492 hommes du 503rd *Parachute Infantry Regiment* ont vu leur belle formation disloquée par le mauvais temps et la DCA espagnole. Arrivés en ordre dispersé, la plupart se sont égarés et certains se sont même posés dans le lit asséché de la sebkra d'Oran. Deux sont abattus par l'adjudant Roncin.

Peu après 8 heures, des Sea Hurricane Mk. IIC du N° 891 *Squadron* viennent mitrailler La Sénia en rase-mottes. Deux D.520 coincent le *Sub Lieutenant* Godfrey, qui vient juste de tirer ses derniers obus. Le Sea Hurricane est touché au moteur et doit se poser sur le ventre. La victoire est homologuée au lieutenant Madon.

Vers 12h30, après avoir escorté des LeO 451 du GB I/11 dans le secteur de Valmy, cinq D.520 commandés par le lieutenant Boutarel font route vers leur terrain quand une formation d'avions britanniques fait son apparition. Les Français comptent douze Hurricane, mais il s'agit en fait d'un Seafire de reconnaissance et de son escorte composée de quatre Seafire du N° 807 *Squadron*. Le *Sub Lieutenant* Hargreaves descend un Dewoitine qui tombe à l'est de Valmy. Le *Lieutenant* Rowland ne regagnera pas son porte-avions, probablement tombé victime du sergent Poupart, qui revendique deux « Hurricane », le second étant peut-être un Seafire qui retourne fortement endommagé.

Envoyés pour une nouvelle escorte de LeO 451 du GB I/11, six D.520 commandés par le capitaine Duval sont coiffés à leur retour à la base par deux des six Seafire du N° 807 *Squadron*, chargés de nettoyer le secteur d'Oran. Par un prompt retournement le plaçant soleil dans le dos, Duval se glisse derrière le leader, légèrement sur le côté et à moins de trente mètres de distance. Le Seafire est touché de plein fouet, tandis qu'au même instant, son ailier est pris en tenaille par le reste de la patrouille. Duval suit des yeux le chasseur anglais qui pique désemparé vers le sol, mais il ne s'attarde pas pour connaître le sort de sa victime afin d'aller protéger les bombardiers sous le menace des quatre autres Seafire. La victoire ne lui sera comptée que comme probable. L'arrivée des Dewoitine fait rompre les Seafire, dont seulement trois regagneront leur porte-avions.

Cependant, la journée est loin d'être terminée et le pire reste à venir.

Partis de Gibraltar au milieu de l'après-midi, les Spitfire du 31st *Fighter Group* américain, sous les ordres du *Colonel* John R. Hawkins, doivent atterrir à Oran-La Sénia. Toutefois, en raison des combats qui se poursuivent dans ce secteur, la formation est déroutée sur Tafaraoui.

Pendant ce temps, une patrouille triple du GC III/3 a décollé de La Sénia. À sa tête se trouve le commandant Engler, qui a tenu à participer à ce qu'il appelle « le dernier baroud d'honneur ». Les neuf Dewoitine mettent le cap sur Tafaraoui et tombent sur les Spitfire américains qui s'apprêtent à atterrir. Tandis qu'une patrouille double conduite par le capitaine Duval plonge sur l'aérodrome pour mitrailler les avions au sol, Engler, accompagné par le capitaine Mauvier et le sergent Poupart, grimpent pour engager les Spitfire qui tournoient au-dessus de la base. Les Spitfire repèrent bien les Dewoitine, mais les prennent pour des Hurricane et descendent pour réduire au silence quelques batteries anti-aériennes qui leur tirent dessus. Ils ne reviennent de leur méprise que lorsque les Dewoitine ouvrent le feu.

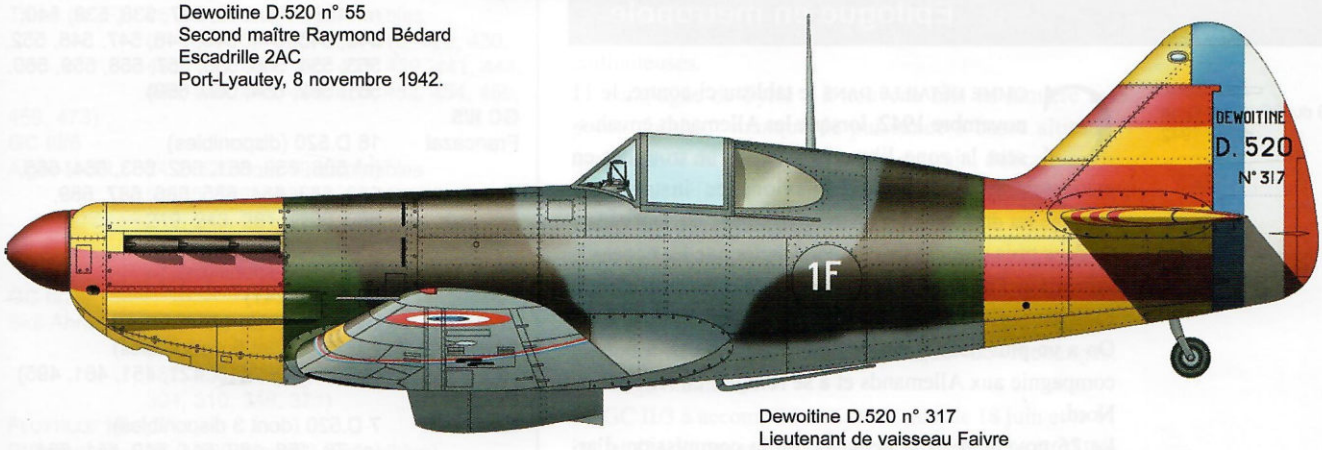
Sur ces entrefaites, les six Dewoitine prennent la piste de Tafaraoui en enfilade. Le *Colonel* Hawkins vient juste de se poser, mais le lieutenant Pissotte surprend son ailier, le *Lieutenant* Joe Byrd, train et volets sortis. Le Spitfire capote, prend feu et explose; Byrd est tué sur le coup.

Le combat aérien qui se déroule plus haut est bien inégal. Les trois D.520 sont abattus l'un après l'autre. Le sergent Poupart parvient à sauter en parachute, mais ni le commandant Engler ni le capitaine Mauvier n'ont cette chance. Les victoires sont accordées au *Major* Harrison Thyng, commandant le 309th *Fighter Squadron*, et aux *Lieutenants* Payne et Kenworthy.

Sur le chemin du retour, les pilotes français se vengent en descendant trois C-47 au-dessus de la sebkra d'Alger. Les victoires sont partagées entre le capitaine Duval et les lieutenants Blanck, Madon et Pissotte. Selon les sources américaines, plusieurs autres C-47 ont été mitraillés au sol, mais les archives françaises restent plutôt discrètes sur cet épisode peu glorieux.

Ce « dernier baroud d'honneur » voit le GC III/3 – qui ne tardera pas à retrouver sa dénomination d'origine avec effet rétroactif au 8 novembre 1942 – revendiquer 17 victoires homologuées et 7 probables. Ses pertes s'élèvent cependant à trois tués – dont le commandant de groupe – et deux blessés. Au niveau du matériel, le groupe a particulièrement souffert, puisqu'au soir du 8 novembre, il ne dispose plus que de 9 D.520 en état de vol.

Dewoitine D.520 n° 55
Second maître Raymond Bédard
Escadrille 2AC
Port-Lyautey, 8 novembre 1942.



Dewoitine D.520 n° 317
Lieutenant de vaisseau Faivre
Flottille 1F
Port-Lyautey, 8 novembre 1942.

© P-A. Tilley - 2004

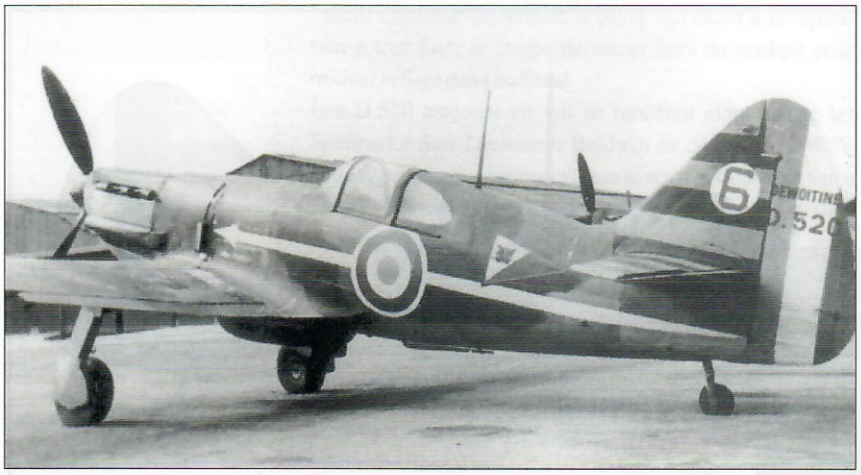
Au matin du 9 novembre, quinze pilotes du GC III/3 se rendent à Fès tandis que quatre autres rejoignent le GC II/5 à Kasbah Tadla. L'adjudant-chef Vautillard capote à l'atterrissage à Fès et est grièvement blessé.

Le 11 novembre, le GC II/5 fusionne avec le GC III/3 à Fès pour former le « groupe de chasse Tricaud-Engler ». La 1ère escadrille (II/5) est équipée de 7 Curtiss H-75A sous les ordres du lieutenant Villacèque, la 2e escadrille aligne 13 D.520 (dont 4 du II/5 repliés par les pilotes détachés du III/3 le 9 novembre) sous le commandement du lieutenant Madon et la 3e escadrille (II/5), commandée par le lieutenant Lamaison, compte un nombre inconnu de H-75A.

Après la cessation des hostilités, le groupe est transféré à Casablanca le 17 novembre, mais il conserve cette organisation hybride jusqu'au 23.

Bilan des combats
(08.11.1942)

GC III/3				**Flottile 1F**			
Tués : 3				*Tué* : 1			
(Cdt Engler, Cne Mauvier, Sgt Sudan)				(LV Folliot)			
Victoires : 17				*Victoires* : 2			
Sgt Poupart	2 Albacore	Oran	N° 822 Sqn	PM Moulinier	1 Wildcat	Pt-Lyautey	VGF-26 (?)
S/C Leroy	1 Albacore	Oran	N° 822 Sqn	SM Dédard	1 Wildcat	Pt-Lyautey	VGF-26 (?)
S/Lt Elmlinger	1 Albacore	Oran	N° 822 Sqn				
Lt Blanck	2 Albacore	Oran	N° 822 Sqn				
Adj Roncin	2 C-47	sebkra	60th TCG				
Cne Duval	3 C-47	sebkra	60th TCG				
Lt Blanck							
Lt Madon							
Lt Pissotte							
A/C Sainte-Marie	1 Hurricane	Oran	N° 891 ou Seafire				
Sgt Poupart	2 Hurricane	Oran	N° 891 ou Seafire				
Lt Madon	1 Huricane	Oran	N° 891 Sqn				
Cne Duval	1 Hurricane	Oran	Seafire N° 807 Sqn				
Lt Pissotte	1 Spitfire	Oran	309th FS				



Épilogue en métropole

Ci-dessus : un D.520 du GC III/3 à Oran, début 1942.

Comme détaillé dans le tableau ci-contre, le 11 novembre 1942, lorsque les Allemands envahissent la zone libre, 234 D.520 se trouvent en métropole (non compris les avions en instance de réforme ou déclassés à l'instruction), dont 80 sont répartis dans trois groupes de chasse. À noter que les appareils affectés au GC II/5 à Toulouse-Francazal ne servent qu'à l'instruction des pilotes de la 3e escadrille.

On a vu plus haut comment le GC I/2 a réussi à fausser compagnie aux Allemands et à se réfugier en Afrique du Nord.

Le 26 novembre, à la demande de la commission d'armistice allemande, les unités de l'armée de l'Air sont redéployées. Ce mouvement n'affecte pas les groupes de D.520 qui demeurent sur leur ancienne base, à l'exception du GC I/1 qui attend le feu vert pour passer en Afrique du Nord et se retrouve à Saint-Rambert-d'Albon. Le 1er décembre, l'armée de l'Air de l'armistice est dissoute et les avions sont saisis par les Allemands et les Italiens. Le Dewoitine D.520 est un modèle qui les intéresse particulièrement et ils se partagent les appareils en état de vol.

Accidenté au Luc en juillet 1942, le D.520 n° 511 de la 3e escadrille du GC II/1 se trouve en réparation à l'AIA d'Aulnat au moment où les Allemands envahissent le Sud de la France. (CAC)

LES D.520 EN MÉTROPOLE

(15 novembre 1942)

GC I/1
Lyon-Bron — 26 D.520 dont 13 disponibles (n° 463, 464, 466, 474, 476, 479, 480, 481, 482, 483, 486, 487, 488, 490, 491, 492, 493, 497, 498, 499, 500, 502, 505, 506, 648, 653)

GC II/1
Le Luc — 26 D.520 dont 24 disponibles (n° 503, 508, 509, 512, 514, 515, 516, 517, 518, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 428, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 563)

GC III/9
Hyères — 28 D.520 dont 27 disponibles (n° 468, 470, 536, 537, 538, 539, 540, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 654, 660, 669)

GC II/5
Francazal — 16 D.520 (disponibles) (n° 566, 659, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 683, 684, 685, 686, 687, 689, 690, 691)

Escadron d'entraînement
Francazal — 3 D.520 (disponibles) (n° 8, 40, 241)

École des moniteurs
Salon — 7 D.520 (dont 5 disponibles) (n° 353, 406, 413, 421, 451, 461, 495)

Parc 91
Istres — 7 D.520 (dont 3 disponibles) (n° 79, 156, 189, 541, 549, 551, 564)

Parc 92
Châteauroux — 2 D.520 (indisponibles) (n° 2, ?)

Magasin général de l'armée de l'Air
13 D.520 (indisponibles) (n° 570, 571, 574, 576, 578, 579, 580, 581, 582, 584, 585, 586, 587)

Dépôt de stockage
Istres — 3 D.520 (en réparations) (n° 33, 126, 408)

Dépôt de stockage
Montpellier — 51 D.520 (n° 442, 455, 460, 549, 573, 590, 594, 600, 602 à 637, 641, 642, 645, 646, 647, 649, 652)

Dépôt de stockage
Pau — 37 D.520 (n° 440, 583, 589, 591, 594, 596, 601, 638, 639, 640, 643, 644, 650, 651, 655, 656, 657, 658, 667, 668, 670 à 682, 694, 708, 709, 710)

Atelier industriel de l'Air
Aulnat — 4 D.520 (en réparations) (n° 410, 467, 507, 511)

Atelier industriel de l'Air
Blagnac — 9 D.520 (en réparations) (n° 13, 16, 18, 19, 21, 30, 53, 186, 312)

Escadron d'entraînement (Aéronautique navale)
St Raphaël — 3 D.520 (disponibles) (n° 424, 426, 427)

Proposés à la réforme et déclassés à l'instruction
12 D.520 (indisponibles) (n° 27, 65, 129, 309, 400, 402, 418, 485, 501, 513, 535, 550)

LES D.520 HORS MÉTROPOLE

(1er novembre 1942)

GC II/3

Alger-M.Bl. 21 D.520 (disponibles)
(n° 24, 56, 80, 91, 142, 147, 168, 173, 177, 184, 204, 207, 234, 275, 386, 419, 471, 475, 477, 478, 484)

GC III/3

Oran-La S. 25 D.520 dont 23 disponibles
(n° 36, 54, 78, 83, 90, 104, 105, 111, 138, 152, 163, 175, 181, 183, 185, 192, 213, 224, 318, 352, 372, 374, 378, 383)

GC II/5

Camp Cazes 16 D.520 (disponibles)
(n° 41, 42, 43, 44, 46, 50, 150, 442, 455, 460, 494, 565, 567, 568, 569, 575)

GC II/6

Thiès (AOF) 25 D.520 dont 20 disponibles
(n° 157, 158, 160, 198, 416, 420, 430, 431, 433, 434, 436, 437, 439, 441, 444, 446, 447, 448, 449, 450, 452, 454, 456, 459, 473)

GC III/6

Alger-M. Bl. 24 D.520 dont 19 disponibles
(n° 45, 148, 153, 162, 174, 190, 210, 219, 243, 261, 280, 295, 300, 301, 307, 313, 323, 362, 365, 369, 388, 392, 396, 472)

GC II/7

Sidi-Ahmed 24 D.520 (20 disponibles)
(dont n° 48, 62, 136, 149, 155, 178, 182, 200, 223, 232, 236, 245, 248, 249, 304, 310, 348, 371)

Flottille 1F

Pt-Lyautey 27 D.520 (dont 22 disponibles)
(n° 55, 116, 118, 140, 164, 165, 239, 252, 259, 270, 288, 303, 311, 317, 324, 333, 337, 339, 340, 341, 355, 377, 407, 411, 428, 438 + ?)

Parc 93

Blida 2 D.520 (indisponibles)
(n° 203, 403)

Parc 95

Tunis 1 D.520 (indisponible)
(n° 166)

Parc 96

Ouakam 5 D.520 (indisponibles)
(n° 170, 432, 445, 453, 458)

Ateliers industriels de l'Air

Alger 4 D.520 (indisponibles)
(n° 28, 380, 399, 469)

Oran 2 D.520 (indisponibles)
(n° 244, 344)

Sidi-Ahmed 3 D.520 (indisponibles)
(n° 58, 250, 287)

Dépôts de stockage

Oran 15 D.520
(n° 1, 66, 145, 146, 196, 202, 221, 226, 237, 254, 291, 345, 354, 398, 422)

Sidi-Ahmed 5 D.520
(n° 109, 151, 257, 293, 385)

GC I/2

Non repris sur l'état de la métropole, puisque établi postérieurement au départ du groupe pour l'AFN, et non repris sur l'état d'AFN, puisque établi avant son arrivée !

Situation au 5 novembre :

Châteauroux 27 D.520 dont 24 disponibles
(n° 3, 7, 15, 17, 23, 31, 39, 47, 69, 79, 81, 154, 278, 308, 322, 393, 394, 401, 404, 408, 412, 414, 415, 417, 425, 429, 489)

Bilan des opérations

Il est incontestable que le D.520 s'est plus qu'honorablement comporté dans le ciel syrien. Le plus étonnant reste que l'adversaire qui lui a donné le plus de fil à retordre n'a pas été le Tomahawk, comme on aurait pu le croire, mais le... Gladiator. Il ne faut sans doute pas tenir l'avion pour responsable, car les tactiques de combat des pilotes français étaient alors assez frustres et se résumaient en général à un combat tournoyant solitaire.

Le D.520 s'est révélé robuste et facile à mettre en œuvre sur un théâtre d'opérations plus exigeant que la métropole ou l'Afrique du Nord. D'ailleurs, après un périple de plus de 3 800 km accompli en trois jours, les deux groupes furent engagés dès le lendemain de leur arrivée. Le D.520 a assez bien résisté à la chaleur et aux pistes caillouteuses.

La campagne de Syrie a à nouveau mis en lumière ses points faibles : manque de puissance à basse altitude, insuffisance du blindage, fragilité du train, délicatesse de l'hélice et défaillance permanente de l'équipement radio. Il faut en passant souligner le remarquable travail des équipes techniques qui ont accompli des prodiges pour maintenir un maximum d'avions en état de vol en dépit de conditions de travail qui étaient loin d'être idéales : chaleur, absence d'ombre, manque de rechanges, outillage minimal...

Le GC II/3 a accompli 350 sorties entre le 18 juin et le 11 juillet (14,5 sorties par jour de moyenne) et le GC III/6 550 entre le 28 mai et le 8 juillet (13 sorties par jour).

En définitive, c'est en clouant l'aviation française au sol que l'aviation britannique a fini par conquérir la supériorité aérienne. Sur les 73 D.520 engagés en combat, 34 ont été perdus en opérations, dont 8 mitraillés au sol. Les deux groupes de l'armée de l'Air et l'escadrille de l'Aéronautique navale ont revendiqué 31 victoires pour le prix de huit pilotes tués et deux faits prisonniers.

Un an et demi plus tard, lors des débarquements anglo-américains en Afrique du Nord, force est de constater que le D.520 a vieilli. Face aux Grumman F4F-4 de l'US Navy, aux Seafire de la Fleet Air Arm et aux Spitfire Mk. V de l'USAAF, il va connaître des moments très difficiles. Une fois encore, la décision se fait au sol. Mais lorsqu'ils sont accrochés en l'air, les pilotes français retombent dans leur travers habituel du combat tournoyant en solitaire.

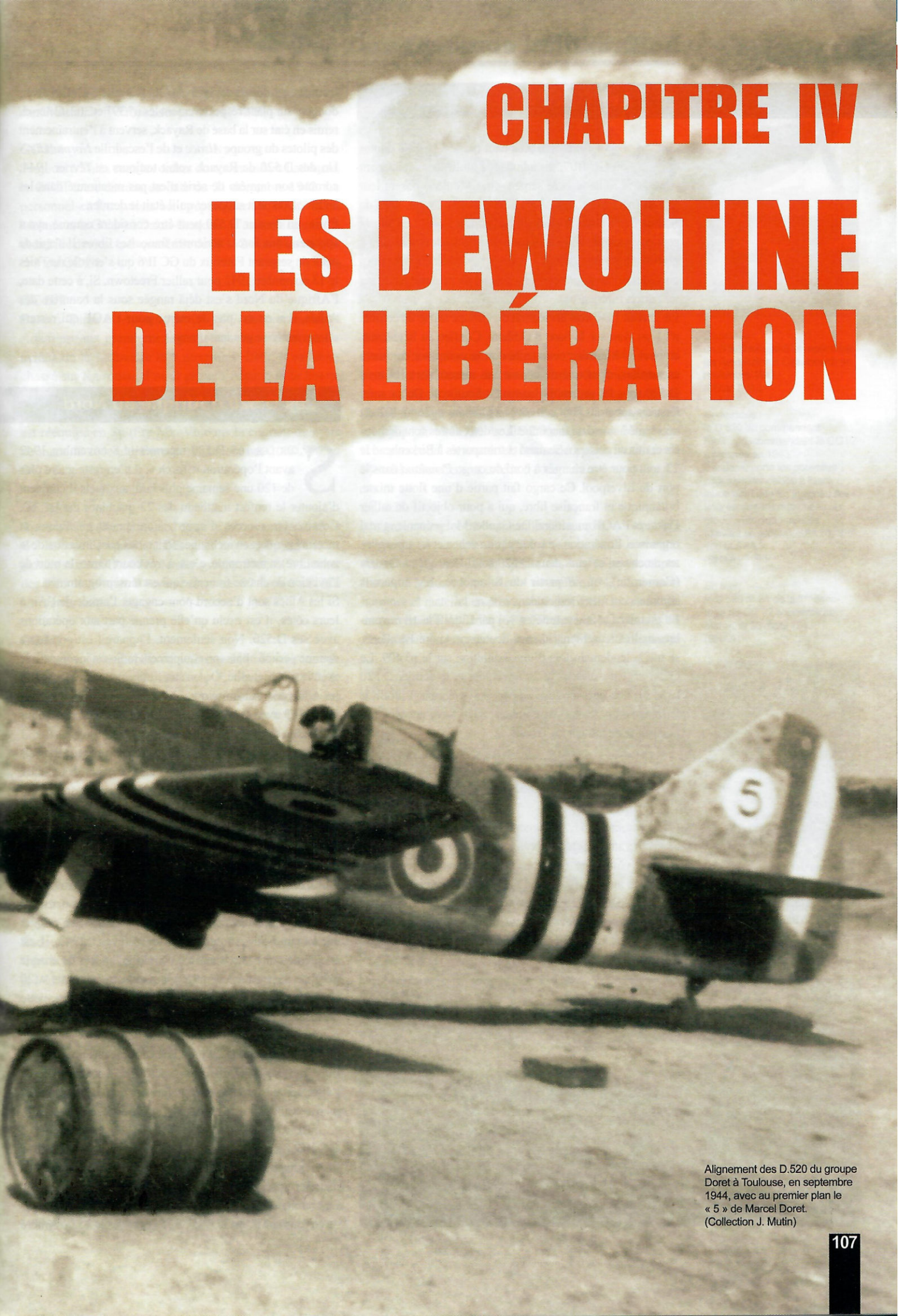
Les comptes rendus de l'US Navy qualifient les pilotes de chasse français de « très Première Guerre mondiale » dans leurs tactiques de combat, trop individualistes et piètres tireurs. Il faut dire que dans ce domaine, déjà largement critiqué en mai-juin 1940, l'armée de l'Air n'a fait aucun progrès. Les Français ont conservé la patrouille de trois, moins maniable que le dispositif à deux avions inauguré par les Allemands et repris ensuite par les Alliés. Mais, le problème, c'est qu'une fois l'ennemi accroché, ils s'éparpillent dans tous les sens et engagent le combat individuellement sans couverture mutuelle.

Dans la seule journée du 8 novembre, le GC III/3 a perdu 14 appareils et la flottille 1F autant, la plupart étant détruits au sol ou par accident.

"...nous faisions une guerre de pauvres."

CHAPITRE IV

LES DEWOITINE DE LA LIBÉRATION



Alignement des D.520 du groupe Doret à Toulouse, en septembre 1944, avec au premier plan le « 5 » de Marcel Doret. (Collection J. Mutin)

Les D.520 de la France libre

Comme on l'a vu plus haut (page 53), trois pilotes du GC III/7, les adjudant Littolff, sous-lieutenant Feuillerat et le sergent-chef Moulène posent leur D.520 (n° 127, 139 et 409) à Boscomb Down, près de Southampton dans la matinée du 25 juin 1940. Les pilotes sont envoyés au centre de Saint-Athan et leurs avions sont à nouveau autorisés de vol à partir du 24 juillet, revêtus des cocardes britanniques et d'une couche de peinture jaune sur les parties inférieures.

Le 1er août 1940 voit la création du Groupe mixte de combat n° 1 ou *Jam* sur la base d'Odiham. Confiée au lieutenant-colonel de Marmier, cette unité doit se composer de quatre escadrilles, dont une de chasse qui rassemblera les trois D.520 sous les ordres du lieutenant Feuillerat. Début août, les trois appareils sont convoyés à Odiham où le n° 127 est accidenté à une date inconnue. Les deux autres sont démontés et mis en caisses à Sealand et transportés à Birkenhead le 23 août pour être chargés à bord du cargo *Pennland* dans le port de Liverpool. Ce cargo fait partie d'une flotte mixte, britannique et française libre, qui a pour objectif de rallier Dakar et l'AOF au général De Gaulle. Mal préparée et mal organisée, l'opération se solde par un échec et les trois pilotes de chasse et leurs deux D.520 sont débarqués à Douala (Cameroun), où, à partir du 8 octobre, les appareils commencent à être remontés.

Le premier D.520 est testé en vol par Littolff le 18 novembre, malheureusement, le sous-lieutenant André Feuillerat, se tue le lendemain lors d'une exhibition sur le n° 409. Le GCM n° 1 est dissous le 20 novembre et le dernier D.520 (n° 139) doit être convoyé au Moyen-Orient par Littolff. Il termine son parcours par un atterrissage forcé consécutif à une panne de moteur au Tchad.

Le 14 octobre 1941, les sergents Albert, Durand et Lefèvre du GC I/3 atterrissent à Gibraltar avec les D.520 n° 102, 144 et 187 (voir page 61). Ces avions sont ultérieurement convoyés au Levant, mais il semble qu'ils soient arrivés après le départ de l'escadrille *Normandie* pour le front russe. Leur sort n'est d'ailleurs pas tout à fait clair, même si certaines sources mentionnent leur affectation à l'école de Rayack.

Le D.520 n° 139 est le dernier survivant des trois appareils du GC III/7 ayant atterri en Angleterre le 25 juin 1940. Il sera détruit au Tchad lors de son transfert en Égypte. La croix de Lorraine était bleue sur fond blanc. (Collection R. Baudru)

Lors de leur départ de Syrie, le GC II/3 et le GC III/6 abandonnent sur place respectivement les n° 397 et 302. Ceux-ci, remis en état sur la base de Rayack, servent à l'entraînement des pilotes du groupe *Alsace* et de l'escadrille *Normandie*.

Un des D.520 de Rayack volait toujours en février 1944; comme son numéro de série n'est pas mentionné dans les archives, on peut supposer qu'il était le dernier.

Enfin, un dernier D.520 peut être considéré comme ayant appartenu aux forces aériennes françaises libres. Il s'agit de celui du sergeant Fauroux du GC II/6 qui s'envole de Thiès le 13 novembre 1942 pour rallier Freetown. Si, à cette date, l'Afrique du Nord s'est déjà rangée sous la bannière des Alliés, il n'en est pas de même pour l'AOF qui restera encore indécise pendant un mois.

Les D.520 d'Afrique du Nord

Sur les 169 D.520 recensés le 8 novembre 1942 avant l'opération « Torch », il n'en reste guère plus de 120 une semaine plus tard, auxquels il convient d'ajouter le renfort inattendu des 23 machines du GC I/2. Comme les sources d'approvisionnement en avions et moteurs neufs et en rechanges sont taries par l'invasion de la zone libre en métropole, c'est, à très court terme, la mort de l'aviation de chasse française qui est ainsi programmée.

Si les Alliés sont d'accord pour engager l'armée de l'Air à leurs côtés, il est exclu qu'elle prenne part aux opérations avec ses D.520. Non seulement, l'appareil est considéré comme périmé, mais son équipement radio est incompatible avec le matériel allié. Or, on sait l'importance qu'accordent les Alliés aux transmissions. Une brève tentative d'engager le GC II/3 avec ses D.520 dans des missions de patrouilles côtières se solde par un échec.

Le commandement allié demande à son homologue français d'utiliser le D.520 pour pousser l'entraînement des pilotes, sans se soucier d'économiser les machines, jusqu'à leur transformation sur matériel allié. Preuve que les consignes ont été suivies, 36 D.520 sont accidentés à des degrés variables (au moins 25 ne sont pas réparables) au cours du premier semestre de 1943.

Le 31 décembre 1942, la dotation théorique des groupes de chasse passe à 14 avions en ligne (soit six avions par escadrille, plus deux à l'état-major). Toutefois, pour se calquer sur l'organisation américaine, le 1er février 1943, il est décidé de créer une troisième escadrille au sein de chaque groupe, de manière à porter la dotation théorique à 20 avions en ligne. En raison de la pénurie d'avions, cette disposition est suivie de manière très élastique, le GC I/4 pouvant former sa troisième escadrille dès le 2 janvier, le GC III/6 pas avant le 29 juin. Pour des raisons pratiques, la troisième escadrille disparaît à partir de la fin du mois de juillet, certains groupes n'étant pas à même de la mettre sur pied avant leur passage sur matériel allié.

GC II/5

Progressivement, les groupes de chasse sont rééquipés en matériel américain ou britannique.

Le premier d'entre eux, par un curieux et heureux concours de circonstances, est le le GC II/5 et ce, dès le 15 novembre

1942 ! Alors basé à Casablanca sous les ordres du commandant Murtin, le II/5 reçoit ses premiers P-40F.

GC II/6

Toujours à Thiès sous les ordres du commandant Ladousse, le GC II/6 est dissous en date du 31 décembre 1942. Le personnel et les avions sont répartis entre le GC I/2 à Meknès et le GC I/4 à Dakar-Ouakam. C'est ainsi que sa 1ère escadrille devient la 2e escadrille du GC I/2 et sa 2e escadrille la 3e du GC I/4.

GC II/7

Basé à Tunis el-Aouina, le GC II/7 du commandant Adam est aux premières loges lorsque se présentent les avions de la Luftwaffe le 9 novembre 1942. Il est alors chassé sur Kairouan, d'où il gagne l'Algérie et la liberté en s'installant à Biskra le 13. Après quelques autres mouvements, il arrive à Bou Saada le 7 janvier 1943 où il est rééquipé en Spitfire Mk. Vb dans le courant du mois de mars. Il cède alors progressivement ses 20 D.520 au GC I/3.

GC III/6

Après avoir été replié à Oued Smar le 10 novembre 1942, le GC III/6 du commandant Destaillac gagne Aïn Sefra le 21 janvier suivant. Il est le premier groupe français à toucher des P-39 le 18 mai. Il reverse alors ses 17 derniers D.520 aux autres unités.

GC I/3

Après avoir été englobé comme 2e escadrille du « Groupe de chasse Engler-Tricaud » à Fès le 11 novembre 1942, le GC III/3 retrouve à la fois sa liberté et sa dénomination d'origine de GC I/3 à Casablanca, puis à Oran le 11 décembre. Il est alors sous les ordres du commandant Legrix de La Salle. Envoyé à Bou Saada le 11 janvier 1943, il récupère les D.520 du GC II/7, puis il fait mouvement sur Ameur el-Aïn où il touche ses tout premiers Spitfire Mk. Vb le 12 juin. Fin juillet, il reverse ses 15 derniers D.520 aux GC II/3 et I/2.

GC I/4

Le 2 janvier 1943, ce groupe est totalement remanié avec la création d'une troisième escadrille par incorporation de la 2e escadrille du défunt GC II/6. De plus, il passe sous les ordres de l'ancien « patron » du II/6, le commandant Ladousse. Il se retrouve alors avec deux escadrilles sur Curtiss H-75A et une sur D.520. Entre le 19 mai et le 4 juin, le I/4 est entièrement transféré à Meknès. Il perçoit des P-39 entre le 24 juin et 1er juillet. Ses D.520 sont versés en majeure partie au GC I/2.

GC II/3

Replié sur Oued Smar lors des débarquements alliés, le GC II/3 du commandant Dartois gagne Aïn Sefra le 15 janvier 1943, puis retrouve le GC I/3 à Ameur el-Aïn le 20 juin. Il récupère une partie des D.520 du GC I/3 et du GC III/6. Sa troisième escadrille, créée le 17 mai, est dissoute le 1er août. Il lui faut patienter jusqu'au mois d'octobre pour être transformé sur matériel « moderne »... des Hurricane Mk. IIC. Le 22 octobre, ses 17 derniers D.520 sont reversés à l'EAPN de Marrakech.

GC 2/9

Cette unité est formée à Meknès le 1er août 1943 avec du personnel de l'école de chasse locale sous les ordres du commandant Rousseau-Dumarcet. Plus que d'un groupe de chasse, il s'agit en fait d'une sorte d'OTU à la française. Il est équipé de 13 D.520. Le GC 2/9 est dissous le 30 novembre, personnel et matériel étant incorporés au CIC de Meknès officiellement créé le 5 décembre.

GC I/2

Malgré la prouesse du commandant Fleurquin, qui a réussi à soustraire un groupe de D.520 au nez et à la barbe des Allemands, le GC I/2 fait partie des laissés-pour-compte. Installé à Meknès depuis le 14 novembre 1942, il récupère hommes et matériel en provenance du GC II/6. L'escadrille en provenance de Thiès (SPA 26) devient la 2e escadrille, tandis que son ancienne 2e escadrille (SPA 103) forme la

Ci-dessus :
un D.520 récupéré et repeint par les Américains à Casablanca en novembre 1942.
(Photo D.R.)

Ci-dessous :
le D.520 du commandant Fleurquin, commandant le GC I/2 à Meknès en 1943.
L'appareil porte les nouvelles cocardes françaises à liseré jaune ainsi que les insignes des trois escadrilles rattachées au groupe, les cigognes des (d'avant en arrière), SPA 26, SPA 103 et SPA 3.
(SHAA)

En bas :
le D.520 n° 81 de la 1ère escadrille du GC I/2 accidenté au Maroc, le 23 mars 1943.
(SHAA)

Ci-dessus : le commandant Ladousse, commandant le GC I/4, à bord de son D.520 n° 447 portant les insignes des trois escadrilles. Au second plan, l'appareil du commandant de la 3e escadrille (SPA 124), le lieutenant Michel. (ECPAD)

Ci-dessous et en bas : la flottille F1 a usé ses D.520 jusqu'à la corde, toutefois seulement quatre D.520 seront radiés des contrôles. On voit ici « sur le gésier » à Thiersville l'appareil du commandant de flottille, tout nautellement codé « F.1 », et le n° 83 de l'escadrille 1C – un avion qui, visiblement, « a vécu ». Sur ce dernier, on distingue l'insigne de l'hippocampe au-dessus et un peu en avant de l'ancien insigne du GC I/3. (Collection J. Mutin)

nouvelle 3e escadrille. Il récupère ensuite des appareils en provenance du GC I/4, du GC III/6 et du GC I/3.
Le 18 septembre 1943, la 2e escadrille est dissoute et la 3e escadrille reprend ses anciennes traditions de la SPA 103. Une partie du personnel et des avions est affectée au GC 2/9.
Le 30 décembre 1943, après que les derniers D.520 ont été reversés au CIC de Meknès, le personnel sans avion de la 1ère escadrille (SPA 3) embarque à Alger à destination de l'Angleterre. Le personnel de la 2e escadrille (SPA 103) formera le GC 2/2 *Berry*.

Flottille 1F puis 1FC

Réduite à sa plus simple expression (9 D.520) après les combats de novembre 1942, la flottille 1F est reconstituée à Agadir par la cession d'appareils provenant des dépôts de l'armée de l'Air. Le lieutenant de vaisseau Faivre, qui la commande par intérim depuis la disparition de Folliot, est remplacé par le lieutenant de vaisseau Mesny le 1er janvier 1943.

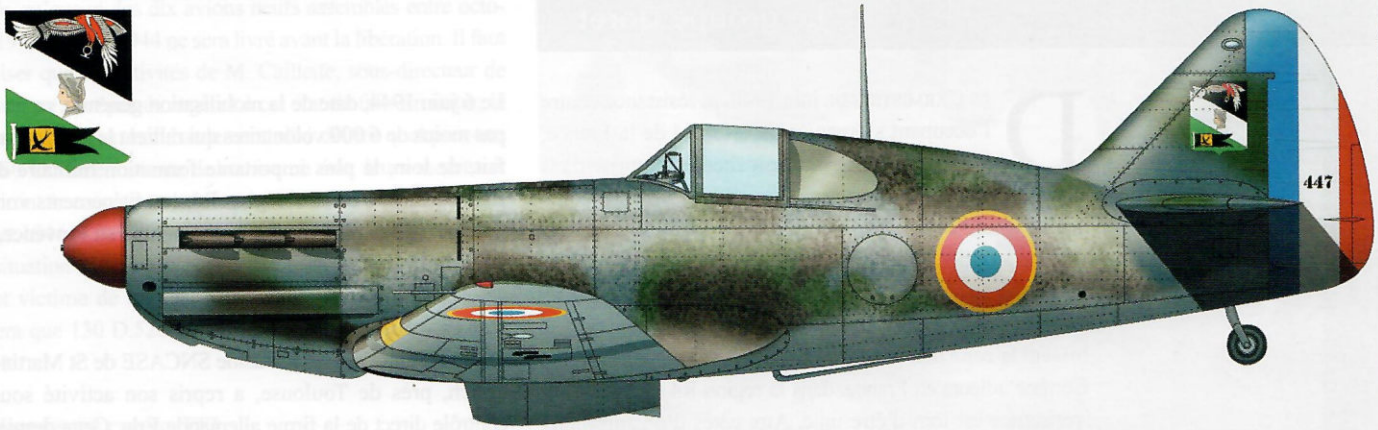
Le 1er juillet, elle déménage à Thiersville et le 1er octobre, elle prend la dénomination de flottille 1FC, ses deux escadrilles devenant respectivement 1C et 2C. En février 1944, elle s'installe à Lartigue (Oran-Tafaraoui), son commandement étant confié dans le même temps au lieutenant de vaisseau Vilbert. Le 15 mai elle est officiellement dissoute, l'US Navy n'ayant pas souhaité procéder à son rééquipement. Ce n'est cependant qu'en décembre 1944 qu'elle reverse ses 11 D.520 encore en état, les n° 116, 160, 468 et 568 étant versés à l'École du personnel volant et les n° 10, 47, 83, 333, 392, 425 et 459 restitués à l'armée de l'Air. Le personnel navigant est réparti entre plusieurs groupes de chasse de l'armée de l'Air.
L'École du personnel volant non pilote (Aéronautique navale) a été créée en octobre 1944 à Lartigue. Les D.520 y ont servi d'avions plastrons.

École d'application du personnel navigant (EAPN)

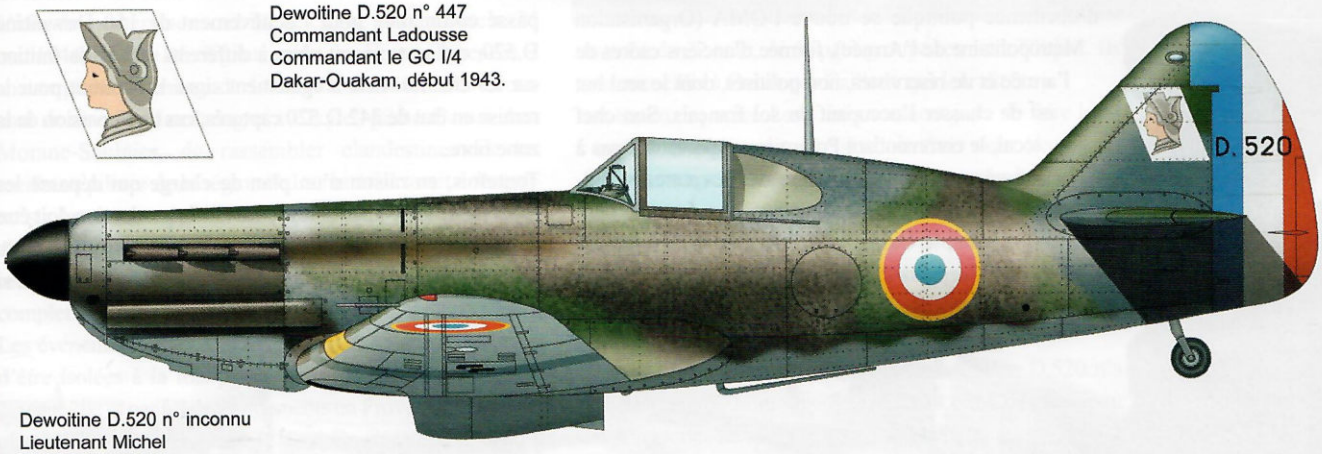
Bien que dans ce fascicule nous ayons souhaité ne traiter que des opérations, il serait mal venu de passer sous silence deux écoles où le D.520 a joué un rôle essentiel pour la formation des futurs pilotes de l'armée de l'Air.
La première en date est l'EAPN, créée à Marrakech dès le 1er janvier 1943. Son rôle est de remettre à niveau les nombreux pilotes d'active démobilisés sous Vichy et les réservistes. Deux sections « chasse » sont aussitôt formées et placées sous les ordres du capitaine Merle : la C1 équipée en Curtiss H-75A et la C2 en D.520. Cette dernière ne perçoit ses 15 premiers Dewoitine qu'à la fin du mois de février. Avec l'arrivée massive de D.520 et de recrues, la section C3 est mise sur pied en août. En janvier 1944, les trois sections sont déplacées à Meknès.
Le contingent arrivé sur le front russe le 7 janvier 1944 en renfort du groupe *Normandie* comporte de nombreux pilotes passés par l'EAPN. C'est également cette école qui fournit le personnel navigant permettant de créer le GC 3/3 *Ardennes*.

Centre d'instruction à la chasse (CIC) de Meknès

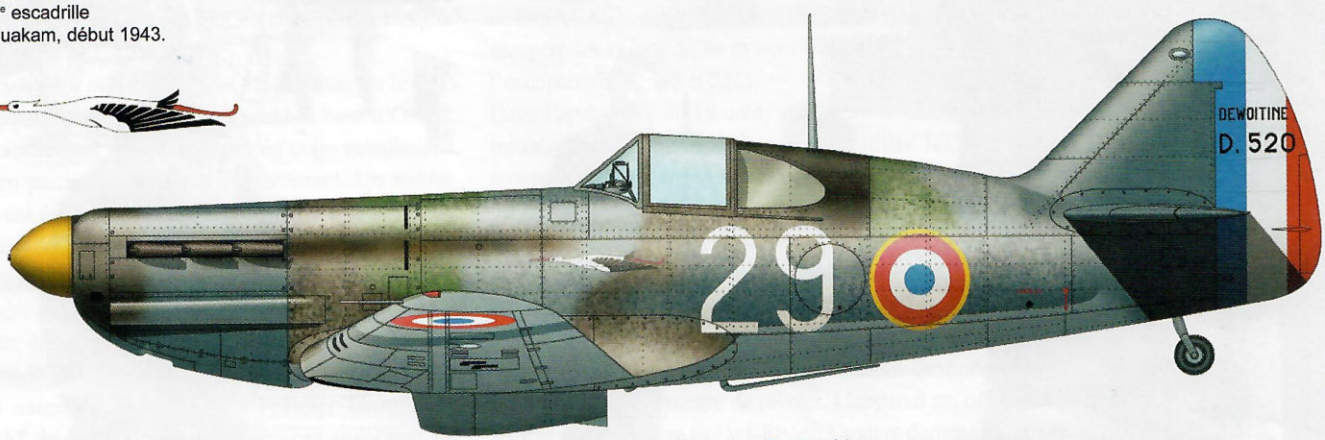
Au début de l'année 1944, Meknès est devenu le principal centre de formation des pilotes de chasse. Cela est d'autant plus vrai avec la création du CIC en date du 1er janvier.
Une bonne quarantaine de D.520 est passée au CIC. Toutefois, à cette époque, ces avions sont à bout de souffle. Faute de rechanges, leur maintenance devient un véritable cauchemar et la « cannibalisation » ne constitue qu'un pis-aller. Il faut attendre la libération de la région toulousaine (fin août 1944) pour voir arriver des pièces neuves et résoudre l'importante question de la pénurie de pneus. Les spécialistes détachés par la SNCASE adaptent des pneus de Hurricane maintenus par des jantes spéciales. C'est aussi à cette époque que la manette des gaz « à la française » (que l'on pousse pour ouvrir les gaz) est inversée à la mode anglo-saxonne.
Au début de l'année 1945, il reste une trentaine de D.520 au CIC, mais ceux-ci ne sont plus utilisés que par les moniteurs. Les Dewoitine sont regroupés dans une nouvelle section, baptisée C5, réservée aux élèves expérimentés, mais ayant besoin d'une remise à niveau.
Les Dewoitine encore en état de vol seront envoyés en métropole après la cessation des hostilités.



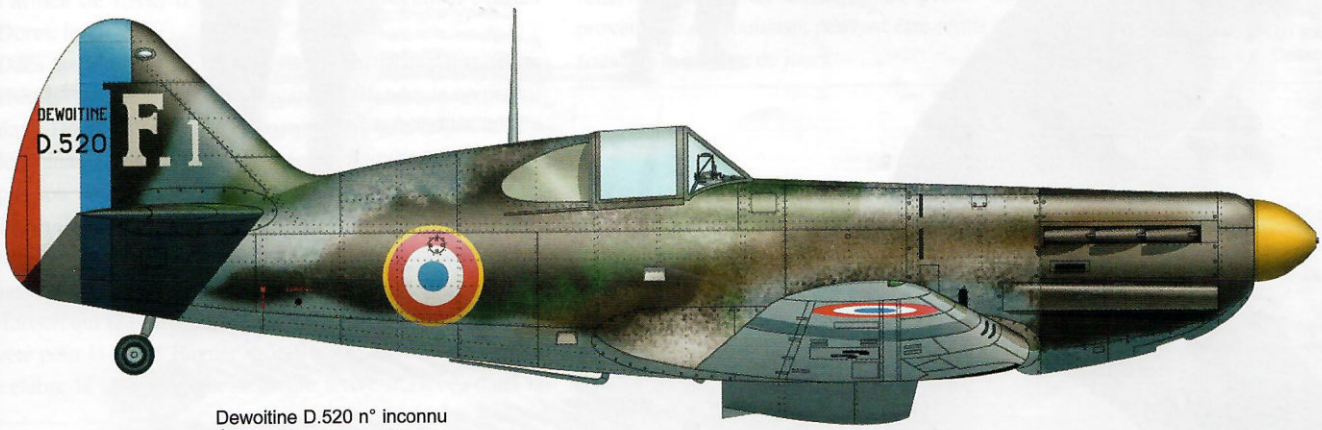
Dewoitine D.520 n° 447
Commandant Ladousse
Commandant le GC I/4
Dakar-Ouakam, début 1943.



Dewoitine D.520 n° inconnu
Lieutenant Michel
GC I/4 3e escadrille
Dakar-Ouakam, début 1943.



Dewoitine D.520 n° inconnu
GC I/2 2e escadrille
Meknès, début 1943.



Dewoitine D.520 n° inconnu
État-major de la flottille 1F
Thiersville, 1943.

© P-A. Tilley - 2004

Le groupe Doret

Dès l'armistice de juin 1940, la résistance contre l'occupant s'organise dans le sud de la France, bien que cette région soit encore comprise dans la « zone libre ». Outre la mise en place d'organisations secrètes, un important matériel est dissimulé dans des caches soigneusement camouflées. Ce mouvement de résistance se développe sur une plus grande échelle à partir du 11 novembre 1942, date à laquelle les Allemands envahissent la zone non occupée.

Comme ailleurs en France, dans la région R4 (Toulouse) la résistance est loin d'être unie. Aux côtés d'organisations d'obédience politique se trouve l'OMA (Organisation Métropolitaine de l'Armée), formée d'anciens cadres de l'armée et de réservistes, non politisés, dont le seul but est de chasser l'occupant du sol français. Son chef local, le commandant Pommiès, ne parvenant pas à trouver un terrain d'entente avec les autres organisations de résistance, décide de créer sa propre unité, le Corps franc P (qui deviendra ensuite Corps franc Pommiès).

Le 6 juin 1944, date de la mobilisation générale, ce ne sont pas moins de 6 000 volontaires qui rallient le CFP, ce qui en fait, de loin, la plus importante formation militaire de la région. En fait, dans la région R4, les événements vont se précipiter peu après le débarquement allié en Provence, qui a lieu le 15 août 1944.

Des Dewoitine pour l'occupant

Depuis fin janvier 1943, l'usine SNCASE de St Martin-du-Touch, près de Toulouse, a repris son activité sous le contrôle direct de la firme allemande Erla. Cette dernière a passé commande pour l'achèvement de 150 Dewoitine D.520, qui se trouvent alors à différents stades de finition sur les chaînes. Erla a également signé un contrat pour la remise en état de 242 D.520 capturés lors de l'invasion de la zone libre.

Toutefois, en raison d'un plan de charge qui dépasse les capacité de la SNCASE, une partie de la production doit être délocalisée à l'usine Morane-Saulnier d'Ossun, dans la banlieue de Tarbes [1]. Le rendement de cette usine sera si

faible qu'aucun des dix avions neufs assemblés entre octobre 1943 et mars 1944 ne sera livré avant la libération. Il faut préciser que les activités de M. Caillette, sous-directeur de l'usine, ne sont pas étrangères à cet état de fait. En outre, le 10 mars 1944, un bombardement allié détruit quelques-uns des 60 D.520 en attente de remise en état; leurs morceaux serviront à reconstituer neuf appareils livrés à la Bulgarie en juillet 1944.

La situation n'est guère plus brillante à la SNCASE. Également victime de bombardements, l'usine de Toulouse ne livrera que 130 D.520 neufs et 48 remis en état avant août 1944.

Un groupe de chasse FFI

L'idée de monter une escadrille de chasse FFI remonte au 25 mai 1944, lorsque M. Segaut, préfet des Hautes-Pyrénées et ancien pilote de chasse de 14-18, demande au sous-lieutenant de réserve Marestaing et à Cliquet, pilote d'essai chez Morane-Saulnier, de rassembler clandestinement les meilleurs pilotes de la région [2]. Le matériel serait à récupérer sur les terrains de Toulouse et d'Ossun, dès le départ des Allemands. Les contacts sont rapidement pris et les effectifs réunis permettent d'envisager la création d'un groupe complet.

Les événements s'accélèrent à partir du 15 août. Menacées d'être isolées à la fois par la progression alliée depuis la Normandie et par les débarquements en Provence, les forces allemandes qui occupent le Sud-Ouest commencent à refluer en masse vers le nord, tout en cherchant à bloquer l'accès aux ports de l'Atlantique.

Dès le 16 août, des négociations ont été ouvertes par le CFP avec le lieutenant allemand commandant la base d'Ossun. Les Français veulent récupérer le terrain et les installations intactes, en particulier le dépôt de carburant. Un *modus vivendi* ayant été trouvé entre les deux parties, le matin du 19 août, tous les Allemands évacuent Ossun, sauf dix-sept aviateurs qui sont faits prisonniers par un groupe du CFP venu prendre possession du terrain.

Le 19 août, le colonel Ravanel, commandant les Forces Françaises de l'Intérieur (FFI) dans la région R4, signe l'acte de naissance officiel du « Premier Groupe de Chasse FFI de la Région R4 ». Le commandement de cette unité ayant été refusé par deux anciens officiers de l'armée de l'Air, il est offert par M. Segaut à Marcel Doret, le 20 août.

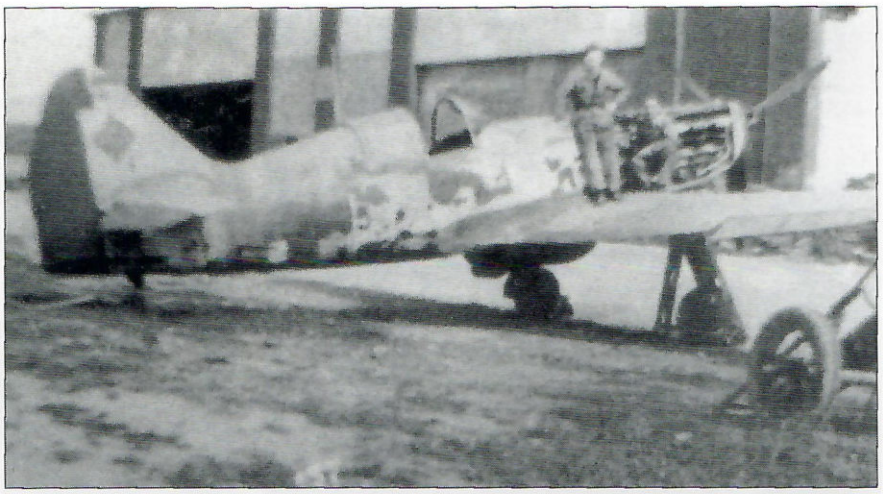
Dans la soirée du 20, le sous-lieutenant Marestaing reçoit chez lui l'ordre du colonel Ravanel d'attendre le commandant Doret et de gagner ensuite ensemble Ossun. Le lendemain, Doret arrive dans une traction Citroën conduite par son neveu, le sergent Maublanc, avec le capitaine de Palaminy également à bord. À Lannemezan, les quatre hommes sont stoppés par un officier du CFP qui leur donne un itinéraire différent pour éviter la garnison allemande de Tarbes, qui fait mouvement sur la RN 117. La traction s'arrête pour la nuit à Bagnères-de-Bigorre, dont la population célèbre la libération. Le véhicule arrive à Tarbes dans la matinée du 22 août, où le petit groupe retrouve Cliquet. Ils sont accueillis à Ossun par Caillette qui leur dit [3] :

> « Bravo, les amis. Les Frisés viennent juste de faire les malles. Ils ne seront pas bien loin dans deux heures... c'est le temps qu'il nous faut pour remonter les hélices de vos deux premiers zincs (je les avais si bien planquées que je ne les retrouvais plus), pour peindre les cocardes et..., j'allais oublier le principal, pour mettre les chargeurs en place. Vous allez pouvoir faire une visite de courtoisie aux Allemands, ce qui va bien les épater. »

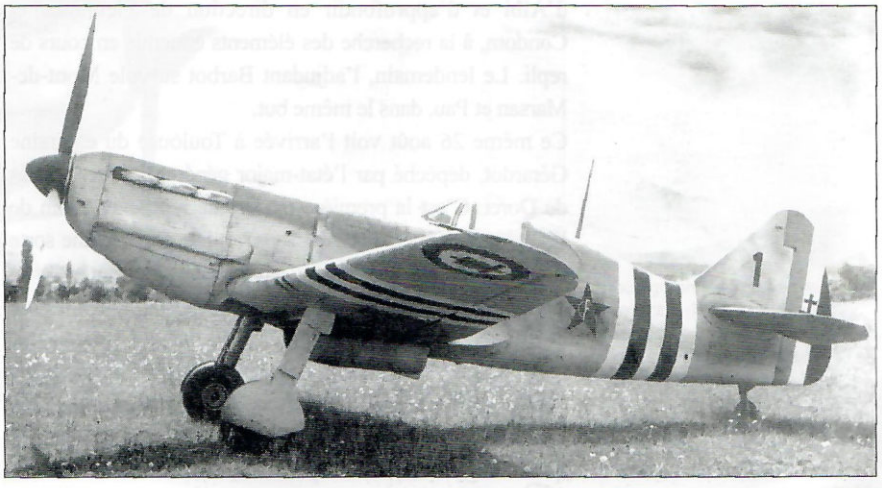
Cependant, la première mission de guerre d'un D.520 n'a pas été l'œuvre du groupe d'Ossun. En effet, dès le départ des Allemands de Saint-Martin-du-Touch, les pilotes d'essai de la SNCASE, Galy, Barbot et l'adjudant-chef de Bar, ont récupéré les avions qu'ils avaient soustraits à l'attention de l'occupant (n° 8, 513 et 531).

Dans l'après-midi du 19 août, sans ordre et de leur propre initiative, deux pilotes viennent mitrailler les troupes mongoles qui ont accroché un groupe de civils, rejoint par un détachement du CFP, aux abords de Montauban. Le lendemain, les D.520 continuent de harceler la colonne allemande qui s'échappe le long de la vallée de la Tauge.

À Ossun, les prévisions de Caillette se révèlent trop optimistes. Les Français ne trouvent qu'un seul D.520 (n° 548) en état, mais partiellement démonté. Il faudra quarante-huit heures pour lui permettre de revoler. L'appareil est officiellement pris en charge par le CFP le 23 août et dûment revêtu de l'insigne du corps franc sur le fuselage. Six autres appareils, en attente de livraison de pièces détachées en provenance de Toulouse, peuvent être remis en état de vol sous une quinzaine de jours.

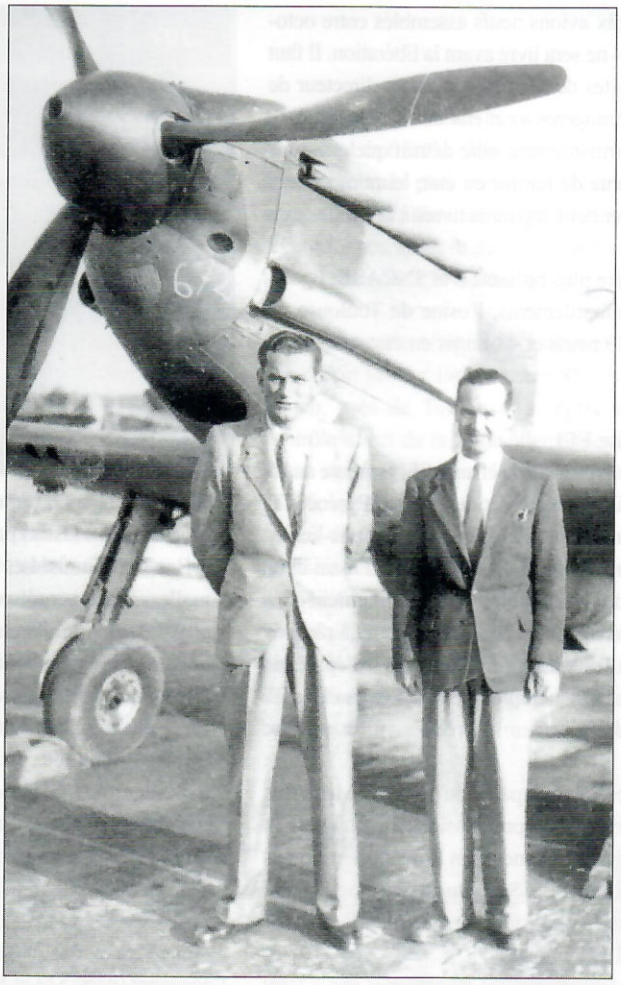


Le « 1 » de Tarbes (n° 548) tel qu'il apparaît à sa récupération. Les marques de la Luftwaffe ont été sommairement repeintes. (Photo M. Garel, collection G. Fruchart)



Sur fond de paysage pyrénéen, le n° 548 avec les bandes noires et blanches et l'insigne du CFP, probablement fin août 1944. (Collection R. Cassou)

[1] Cette usine a en charge la remise en état des MS.406 tombés entre les mains des Allemands fin 1942.
[2] La participation de Marcel Doret à cette phase initiale n'est pas confirmée.
[3] Cité par E. Ousteau in *Resistance R4* n° 12 de juin 1980.



Ci-dessus :
le commandant Marcel Doret et son état-major, avec à sa droite le capitaine de Palaminy.

À droite :
Deux pilotes d'essai de la SNCASE, Nadot et Galy devant le n° 672.
Galy, lieutenant de réserve, reprendra du service avec le groupe Doret
(Collection J. Mutin)

Souhaitant reprendre la situation en mains, Doret demande à Galy de venir aux ordres à Ossun le 22 août. Il décide alors de s'installer à Toulouse-Blagnac, qu'il rejoint le 24 en compagnie de Palaminy, Marestaing et Maublanc. Deux escadrilles sont formées, celle d'Ossun est placée sous les ordres de Cliquet, capitaine de réserve et celle de Blagnac sous les ordres de Léopold Galy, lieutenant de réserve [4].

En ce qui concerne le matériel, la situation à Toulouse est plus favorable. Une rapide estimation fixe à une quarantaine le nombre d'appareils pouvant être remis en état de vol.

Le 24 août, le capitaine Cliquet effectue la première mission officielle (une reconnaissance) de ce qui devenu maintenant le Groupe de Chasse Doret. Ce même jour, l'adjudant-chef de Bar s'écrase avec le n° 531 près d'Encausse au cours d'une reconnaissance sur le Gers. Le pilote est tué sur le coup.

Reprise en main

Le 25 août, le groupe reçoit l'ordre de reconnaître le secteur d'Albi et d'approfondir en direction de Fleurance et Condom, à la recherche des éléments ennemis en cours de repli. Le lendemain, l'adjudant Barbot survole Mont-de-Marsan et Pau, dans le même but.

Ce même 26 août voit l'arrivée à Toulouse du capitaine Gérardot, dépêché par l'état-major général d'Alger auprès de Doret. C'est la première mesure de reprise en main de l'unité par l'armée de l'Air. Sans vouloir en faire une sorte de « commissaire politique », le capitaine Gérardot est vraisemblablement venu avec l'ordre d'éviter toute dérive éventuelle, même si la conduite du groupe Doret a été jusqu'ici irréprochable. C'est apparemment lui qui donne l'ordre de repeindre les avions avec des marques plus conformes aux traditions de l'armée de l'Air (on peut penser que l' insigne du CFP a disparu à ce moment-là).

Le 27 août, Doret, Cliquet et Galy effectuent une reconnaissance à vue entre Castres, Béziers et Narbonne. Ils ont reçu l'ordre d'ouvrir le feu si nécessaire, mais il ne semble pas qu'ils l'aient exécuté. Le 28 août, Cliquet et Barbot survolent l'axe Bordeaux - Libourne - Bergerac.

Nous épargnerons au lecteur la liste de toutes les missions de reconnaissance effectuées par le groupe Doret. Celles mentionnées montrent tout l'intérêt de disposer de reconnaissances aériennes sur un secteur aussi étendu. Les renseignements rapportés sont aussitôt exploités et permettent aux FFI de suivre la progression des troupes allemandes, qui, pour la plupart, refluent vers Bordeaux et l'Atlantique. Les fameuses poches ne vont pas tarder à se former.

Le groupe Doret commence à toucher ses premiers pilotes en renfort; l'adjudant-chef André qui rejoint le 1er septembre et l'adjudant de Grandpré, le 7. Toutefois, aucun des deux n'est qualifié sur D.520 et ils doivent commencer par un entraînement rendu d'autant plus difficile que les effectifs du groupe sont réduits.

Le 4 septembre, les Allemands se retranchent à la pointe de Grave. Cependant, il subsiste encore quelques foyers de résistance dans l'arrière-pays, notamment en Vendée et en Charente, tandis que Poitiers, Le Blanc et Châteauroux sont encore occupés. Les troupes allemandes cherchent à forcer le passage vers le nord-est, en direction générale de Bourges et Dijon.

Ce même jour, à la suite d'une panne d'hélice, l'adjudant Barbot est contraint de poser le n° 513 train rentré près de Colomiers (Haute-Garonne). Il est grièvement blessé.

Le 6 septembre, le groupe Doret reçoit deux nouveaux appareils en dotation, portant le total des livraisons à neuf avions. Il n'en reste plus que sept, dont deux stationnent à Ossun, pour seulement quatre pilotes qualifiés sur D.520

[4] La situation de ces hommes vis-à-vis de l'autorité militaire est loin d'être claire. S'ils sont tous des anciens de l'armée de l'Air et de l'Aéronautique navale (Cliquet est maître des équipages et Barbot maître de réserve) en congé d'armistice, il semble bien que Doret ait reçu le pouvoir (peut-être du préfet) de nommer officiers quelques-uns de ses pilotes, dont Léopold Galy.

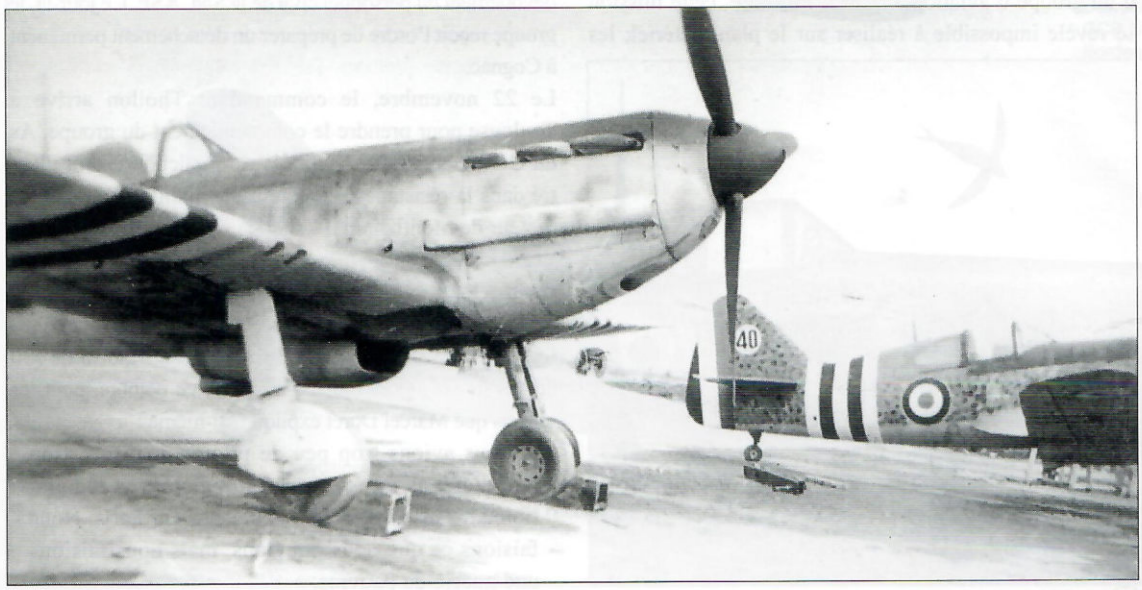
Ci-contre :
le « 2 » de Tarbes à gauche et le « 2 » de Toulouse à droite. On note les lettres « FFI » peintes sur les bandes blanches de fuselage et des ailes.
(Collection J. Mutin)

Ci-dessous :
le n° 827 est le quatrième avion remis en état à Tarbes-Ossun. Les D.520 ont été numérotés séquentiellement par rapport à leur sortie d'usine, mais par manque de concertation les usines de Tarbes et de Toulouse ont commencé leur série respective au n° 1.
La disparition prématurée du « 4 » de Toulouse évitera au n° 827 d'être renuméroté.
(Collection J. Mutin)

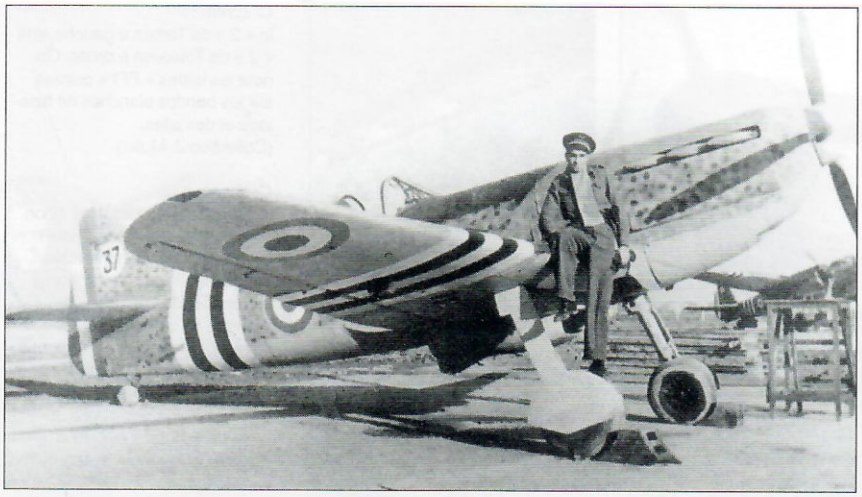
La pointe de Grave

Quelques jours plus tard, les Allemands ont atteint des régions situées au-delà du rayon d'action des Dewoitine. Doret, Cliquet et Galy effectuent une reconnaissance des terrains susceptibles d'être utilisés pour poursuivre leurs missions sur un axe général Toulouse-Paris. Il n'y aura pas de suite car, bientôt, l'ordre sera donné au groupe d'appuyer les troupes FFI au contact de l'ennemi en Gironde et en Charente-Inférieure (actuellement Charente-Maritime).
Le 9 septembre à 8 heures, Doret reçoit l'ordre de mitrailler « *par surprise, en employant le maximum de forces disponibles* » le château d'eau du Verdon-sur-Mer, situé à l'extrémité de la pointe de Grave. Le « maximum de forces » est vite réuni : deux avions, pilotés par l'adjudant-chef André et l'adjudant de Grandpré ! Mais les obus perforants sont restés à Tarbes; le capitaine de Palaminy doit aller les chercher à Balma en Goëland en fin de matinée. Cependant, Grandpré connaît des ennuis de train d'atterrissage et la mission doit être repoussée au lendemain.
Le 1er septembre à 7h40, les deux appareils décollent.

L'adjudant de Grandpré, sur le n° 629, est abattu par la *flak* en arrivant à proximité de l'objectif et est fait prisonnier. André tire 25 obus, avec peu de réussite, et rentre sans encombre.
Le sous-lieutenant Marestaing est envoyé à Bordeaux pour une bien étonnante mission: négocier la libération de l'adjudant de Grandpré avec les autorités militaires allemandes. Il revient bredouille, mais Grandpré réussira à s'évader et à regagner le groupe deux mois plus tard.



Photographié à Blagnac en novembre 1944, le « 40 » est sans doute le dernier livré avec les bandes noires et blanches. Ces bandes furent obligatoires pour le survol du territoire métropolitain jusque vers la fin de l'année 1944.
(Collection J. Mutin)



Le « 37 », dont nous n'avons pas identifié le numéro de série, au GC 2/18 *Saintonge*. (Collection J. Mutin)

Moins de missions, plus d'entraînement

Le 13 septembre, le commandant Pélissié, commandant les forces aériennes FFI de la région de Toulouse, entérine officiellement la création du Groupe de Chasse FFI, avec effet au 16 septembre :

– un groupe de chasse de deux escadrilles sera créé à la date du 16 septembre 1944. La portion centrale et la 1ère escadrille seront basées à St Martin-du-Touch. La 2e escadrille stationnera sur le terrain d'Ossun;

– le groupe sera placé sous le commandement du commandant Doret, rappelé à l'activité. Il sera dorénavant désigné sous le nom de Groupe de Chasse Doret;

– le tableau d'effectifs et de dotations [...] est prévu pour 26 avions;

– le groupe sera constitué avec du personnel de réserve provenant de l'escadrille FFI Doret [...]. Le personnel civil actuellement utilisé à l'escadrille conservera son statut particulier (personnel de la SNCASE) et fera l'objet d'un détachement suivant conventions à établir entre la SNCASE et l'armée de l'Air.

Cette note de service, qui officialise une situation de fait, vise en fait à faire du groupe l'unité d'appui aérien du Corps franc Pommiès, futur 49e RI, lancé à la poursuite des Allemands fuyant par la vallée du Rhône. Sans que l'on en ait la certitude, cet objectif s'est semble-t-il heurté à l'hostilité de l'état-major peu enclin à laisser le contrôle d'un groupe d'aviation aux FFI. En outre, cette mission se révèle impossible à réaliser sur le plan matériel; les avions fatigués nécessitent un train de rechanges trop volumineux pour être rapidement déplacé de Toulouse et les terrains de la région lyonnaise sont encombrés par les formations américaines.

Si les missions se poursuivent sur un petit rythme, l'arrivée de nouveaux pilotes, pour la plupart des anciens de l'armée de l'Air qui ont un peu perdu la main, contraint le groupe à consacrer la plus grande partie de son activité à la formation et à l'entraînement. Les avions de servitude et d'observation rattachés au groupe, un Mauboussin 129, le Dewoitine D.48 personnel de Doret et cinq Morane 500, vont être fortement sollicités.

En fait, l'activité principale du Groupe Doret réside dans les missions de liaisons entre les différents états-majors, en particulier le secrétariat d'État à l'Air à Paris et les forces françaises du front de l'Atlantique.

Le 16 septembre, le général De Gaulle, en visite à Toulouse, se fait présenter le groupe Doret. Le 19 septembre, le groupe participe à la recherche d'un maquis de la milice du côté de Saint-Martory (31). Le 20 septembre, l'un des nouveaux pilotes, le sergent-chef Schneider se tue accidentellement sur le n° 773 au cours d'une liaison entre Blagnac et Ossun. Entre le 20 septembre et le 19 octobre, seules quatre missions sont menées à bien. Les deux dernières consistent en une escorte à six appareils de bombardiers au-dessus de Royan et de la pointe de Grave.

Entre fin septembre et début octobre, le groupe participe à des manœuvres combinées air-terre avec l'école des Cadres FFI de l'Espinet.

La fin du groupe Doret

Le 2 novembre, le commandant Doret et le commandant Dor, commandant le groupe de bombardement FFI, sont convoqués à Cognac où s'est installé le général de Larminat, commandant les forces françaises du front de l'Atlantique. Désormais, c'est à leur profit que ces deux groupes vont opérer.

Le 6 novembre, l'escadrille d'Ossun est définitivement rapatriée à Toulouse. En dépit de gros efforts, seuls six D.520 seront remis en état.

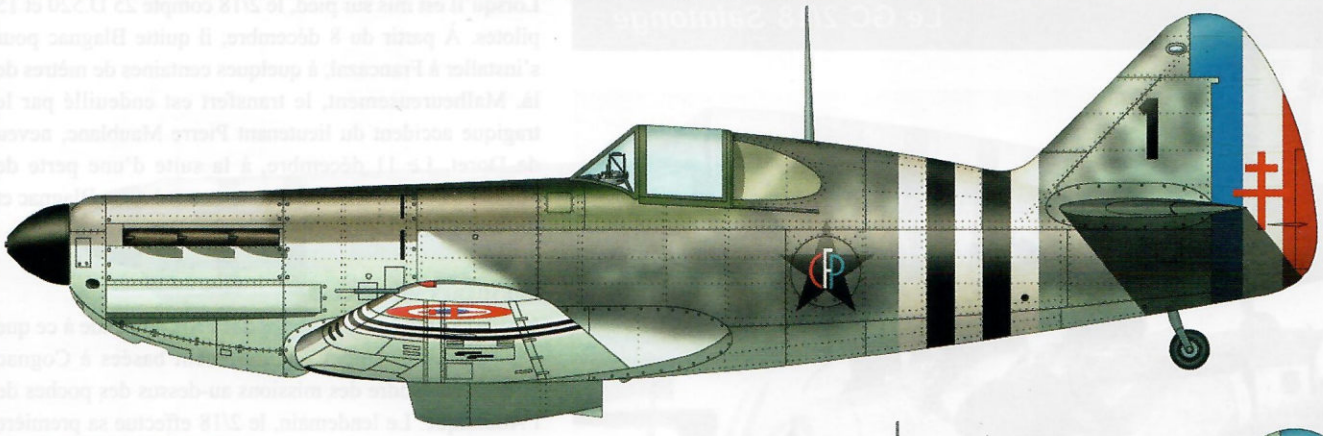
Le 14 novembre, le groupe reçoit un détachement de mécaniciens militaires; il n'a fonctionné jusque là que grâce au dévouement du personnel civil de la SNCASE. Ce jour-là, le groupe reçoit l'ordre de préparer un détachement permanent à Cognac.

Le 22 novembre, le commandant Thollon arrive à Toulouse pour prendre le commandement du groupe. As du GC I/8 en 39/40, Thollon s'est particulièrement illustré dans la résistance à la tête d'un bataillon FFI dans le secteur de Montbéliard.

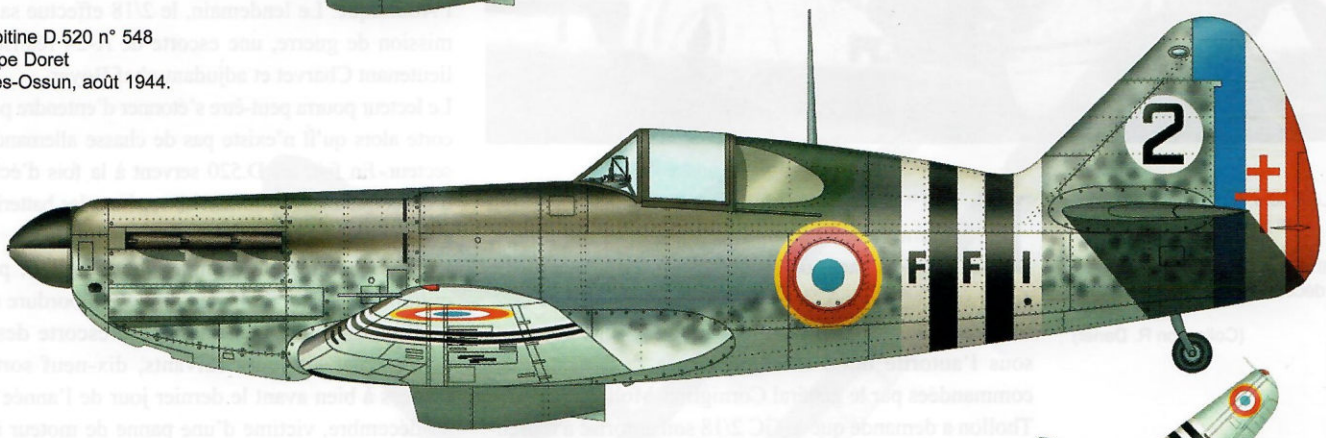
Le 30 novembre 1944, le Groupe de chasse Doret est officiellement dissous et ses officiers réservistes rendus à la vie civile et à leurs activités à la SNCASE. En tout, il aura n'effectué que 38 sorties de guerre (pour un total global de 730 heures de vol), dont plus de la moitié en octobre, pour les raisons que Marcel Doret explique lui-même :

> « Nous avions trop peu de pilotes qualifiés, trop peu d'avions en état et l'état-major nous réquisitionnait sans arrêt pour des liaisons sur Paris. Nous faisions ce que nous pouvions, mais nous faisions une guerre de pauvres. »

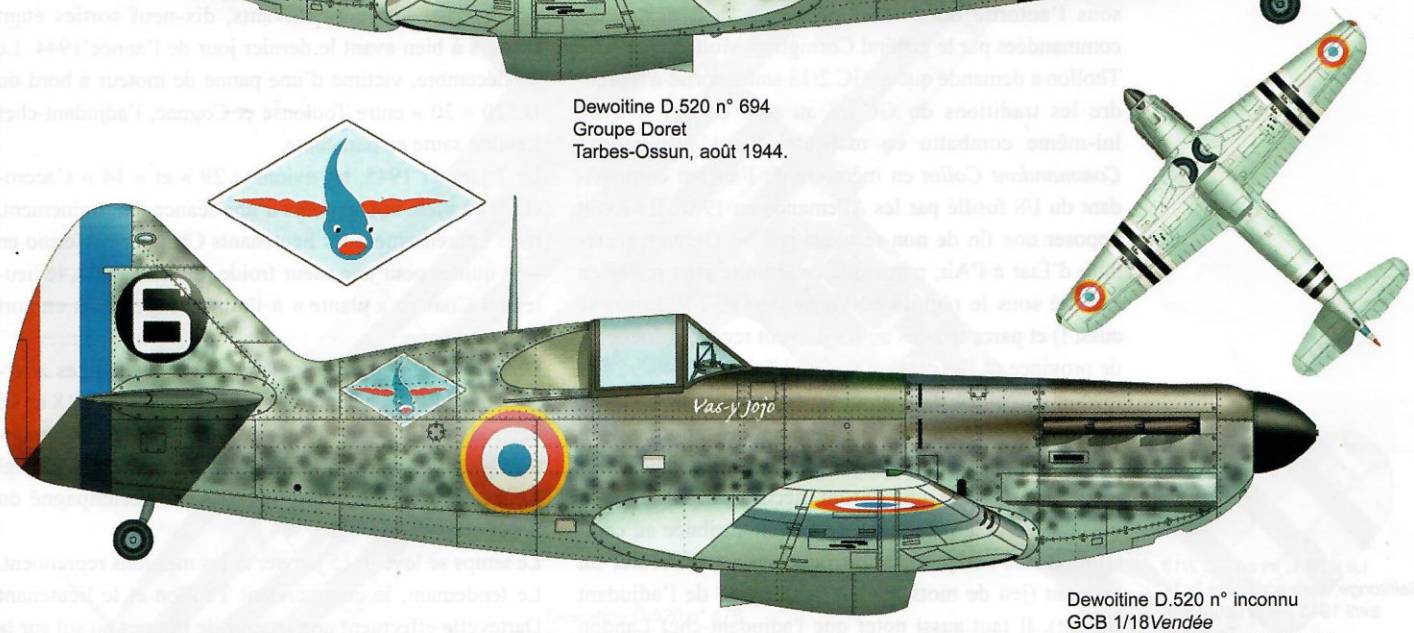
Le « 11 » peu après sa prise en compte par le groupe Doret en octobre 1944. (Collection J. Mutin)



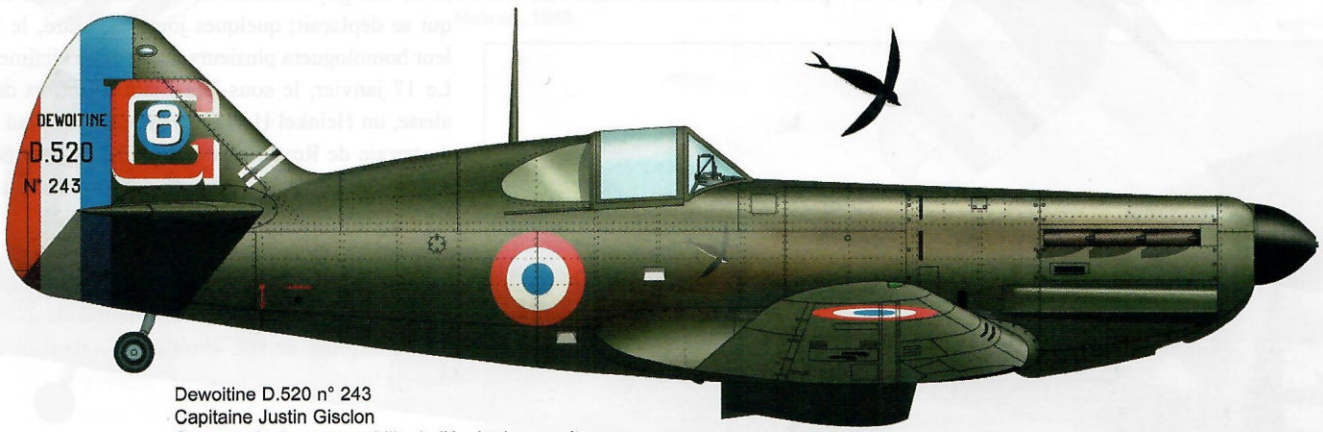
Dewoitine D.520 n° 548
Groupe Doret
Tarbes-Ossun, août 1944.



Dewoitine D.520 n° 694
Groupe Doret
Tarbes-Ossun, août 1944.



Dewoitine D.520 n° inconnu
GCB 1/18 *Vendée*
Bordeaux-Mérignac, début 1945.



Dewoitine D.520 n° 243
Capitaine Justin Gisclon
Commandant une escadrille de l'école des moniteurs
Tours, été 1945.

© P-A. Tilley - 2004

Le GC 2/18 *Saintonge*

Le « 30 », sur lequel s'amusent de jeunes FFI, est en fait le « 31 » renuméroté. Il est accidenté à Cognac le 30 décembre 1944 par l'adjudant-chef Landon. (Collection R. Danel)

Le 1er décembre 1944, le commandant Thollon prend la tête du nouveau GC 2/18 *Saintonge*, formé à partir du groupe Doret. La 1ère escadrille passe sous les ordres du capitaine Testot-Ferry et la 2e sous ceux du lieutenant Dartevelle. La groupe est placé sous l'autorité des Forces aériennes de l'Atlantique commandées par le général Corniglion-Molinier.

Thollon a demandé que le GC 2/18 soit autorisé à reprendre les traditions du GC I/8 au sein duquel il avait lui-même combattu en mai-juin 40 et soit baptisé *Commandant Collin* en mémoire de l'ancien commandant du I/8 fusillé par les Allemands en 1943. Il se voit opposer une fin de non-recevoir par M. Grenier, secrétaire d'État à l'Air, parce que cette unité était restée en activité sous le régime de Vichy (le GC 2/9 *Auvergne* aussi !) et parce que les unités doivent recevoir des noms de province (à l'exception du GC I/6 qu'il baptisera lui-même *Travail* !). Les triangles destinés à recevoir les insignes du trident et du lion furent peints sur le fuselage de plusieurs appareils, mais ils attendront vainement leur insigne. Quelques-uns seront décorés d'un « têtard volant », dont la paternité est souvent attribuée au capitaine Testot-Ferry, mais qui peut aussi représenter un barbeau (jeu de mots avec le patronyme de l'adjudant Barbot). Il faut aussi noter que l'adjudant-chef Landon avait été baptisé le « poisson volant ».

Le « 29 », ici au GC 2/18 *Saintonge*, sera accidenté le 14 avril 1945 par le lieutenant Tournois. (Collection R. Danel)

Lorsqu'il est mis sur pied, le 2/18 compte 25 D.520 et 15 pilotes. À partir du 8 décembre, il quitte Blagnac pour s'installer à Francazal, à quelques centaines de mètres de là. Malheureusement, le transfert est endeuillé par le tragique accident du lieutenant Pierre Maublanc, neveu de Doret. Le 11 décembre, à la suite d'une perte de vitesse, son D.520 n° 545 s'écrase au sol entre Blagnac et Francazal et entraîne son pilote dans la mort.

Premières missions

Le 17 décembre, l'état-major des FAA demande à ce que des patrouilles soient régulièrement basées à Cognac pour entreprendre des missions au-dessus des poches de l'Atlantique. Le lendemain, le 2/18 effectue sa première mission de guerre, une escorte de A-24 réalisée par les lieutenant Charvet et adjudant-chef Boyer.

Le lecteur pourra peut-être s'étonner d'entendre parler d'escorte alors qu'il n'existe pas de chasse allemande dans le secteur. En fait, les D.520 servent à la fois d'éclaireurs et d'observateurs, notamment en repérant les batteries de *flak* qui ouvrent le feu sur les bombardiers en piqué.

Le 20 décembre, le commandant Thollon, parti seul, mitraille une batterie légère de *flak* en bordure du terrain de Royan-Médis. Les missions d'escorte des A-24 se poursuivent les jours suivants, dix-neuf sorties étant menées à bien avant le dernier jour de l'année 1944. Le 30 décembre, victime d'une panne de moteur à bord du D.520 « 30 » entre Toulouse et Cognac, l'adjudant-chef Landon saute en parachute.

Le 7 janvier 1945, les avions « 29 » et « 14 » s'accrochent en plein vol au cours d'une séance d'entraînement, mais heureusement les lieutenants Chantier et Cérino en sont quittes pour une sueur froide. Le lendemain, le lieutenant Coat se « plante » à l'atterrissage, mais en sort aussi indemne.

Les conditions météorologiques, avec des chutes alternées de pluie et de neige, freinent l'activité du 2/18 en ce début d'année 1945. Le 10 janvier, quelques personnalités viennent détendre l'atmosphère; le matin, le général Bouscat et le soir le colonel Pouyade accompagné du lieutenant Albert.

Le temps se lève le 15 janvier et les missions reprennent. Le lendemain, le commandant Thollon et le lieutenant Dartevelle effectuent une attaque de troupes au sol sur la route Sérigny-Marans. Ils surprennent une compagnie qui se déplaçait; quelques jours plus tard, le 2e Bureau leur homologuera plusieurs dizaines de victimes

Le 17 janvier, le sous-lieutenant Montfort décolle sur alerte, un Heinkel He 111 ayant été aperçu au décollage du terrain de Royan-Médis. Cependant, le brouillard est si dense que le pilote français doit rapidement renoncer. Il rate la piste à l'atterrissage et pose le « 30 » sur une patte.

Le 1er février, le lieutenant Bouilly s'entraîne à la voltige, mais percute la chapelle de l'hôpital de Toulouse. Le « 28 » explose au sol, entraînant le malheureux pilote dans la mort.

Imbroglio à Bordeaux

Les missions se poursuivent dans le courant du mois de février, la plupart concernant des protections de A-24.

Dewoitine D.520 n° 478
Colonel Yves Ezanno
Commandant la base école de Meknès
Meknès, 1948.

© P-A. Tilley - 2004

Le D.520 au combat

Le n° 905 fut le dernier D.520 construit. Il sort de l'usine de Toulouse à la fin du mois de novembre 1944. On le voit ici avec le GC 2/18 où il a été renuméroté « 6 ». (Collection J. Mutin)

Cependant, le 17, quatre sorties en deux missions prennent pour cible le terrain de Royan-Médis. Les Français mitraillent quelques nids de *flak* sans réaction côté allemand. Grosse journée, le 18 février, avec 8 sorties d'accompagnement des A-24, qui se terminent pour les D.520 par une passe de mitraillage sur le terrain de Médis. Trois appareils « remettent ça » le lendemain.

Dans la matinée du 19 février, le groupe reçoit l'ordre de faire mouvement sur Bordeaux. Pendant quelques jours, la confusion la plus totale va régner. Il est envisagé de doter le groupement *Patrie* de Spitfire Mk V. Pour des raisons obscures, les Britanniques exigent qu'ils soient versés au GB I/I8 *Vendée*, devenant GCB 1/18 pour l'occasion. Finalement, l'état-major des FAA décide d'en équiper le II/I8, le 1/18 récupérant les D.520 avec quelques pilotes chevronnés. Le *Major* Graves, représentant la RAF, oppose son veto, mais le commandant Thollon passe outre et, profitant de l'absence de l'officier britannique, « libère » les Spitfire jusque là enfermés dans un hangar. Le 1er mars 1945, les pilotes du II/I8 effectuent leurs premiers vols d'entraînement sur Spitfire.

Tandis que 15 D.520 sont versés au CICB (Centre d'instruction à la chasse et au bombardement) de Toulouse, le 2/18 cède quinze autres appareils au 1/18 alors basé à Cognac, où ils retrouvent les neuf pilotes (capitaine Coat, Testot-Ferry, lieutenants Cérino, Dartevelle, Landon, Montfort et sergents Blanjo, Chapon et Rouche) dépêchés sur place dès le 19 février.

Le 2/18 *Saintonge* a réalisé 58 sorties sur D.520.

Le GCB 1/18 *Vendée*

Le capitaine Coat contemple les dégâts infligés à son appareil par la *flak* lors de sa mission du 2 mars 1945 au-dessus des ouvrages de Jaffé. (ECPA-D)

Le GB 1/18 *Vendée* a été formé fin juillet 1944 sous les ordres du commandant Lapios. Sa 1ère escadrille, équipée de 10 A-24, a été fournie par le GB I/I7 *Picardie*, tandis que la 2e escadrille a été créée avec du matériel et du personnel en provenance de Meknès. Le groupe arrive à Toulouse-Francazal le 29 août, avant de s'installer à Toulouse-Balma, deux jours plus tard, d'où il effectue 58 missions. Le 9 septembre, il part pour Cazaux, puis le 13 pour Bourges, d'où il détache régulièrement des avions sur le terrain de Vannes. Le 22 décembre 1944, il se regroupe à Bordeaux-Mérignac. Le 27 février 1945, il passe sous les ordres du capitaine Mangin, le commandant Lapios ayant été nommé à la tête du Groupement de chasse des FAA, créé ce même jour.

Les D.520 sont convoyés à Cognac et ne tardent pas à entrer en lice, puisque dès le 1er mars, Montfort et Chapon effectuent une reconnaissance sur l'axe Dompierre-Nuaillé, tandis que Testot-Ferry et Dartevelle mitraillent une colonne près de Nuaillé en fin d'après-midi. Au cours de l'attaque, le lieutenant Dartevelle percute des arbres pour une raison non déterminée et s'écrase au sol. Le pilote est tué sur le coup.

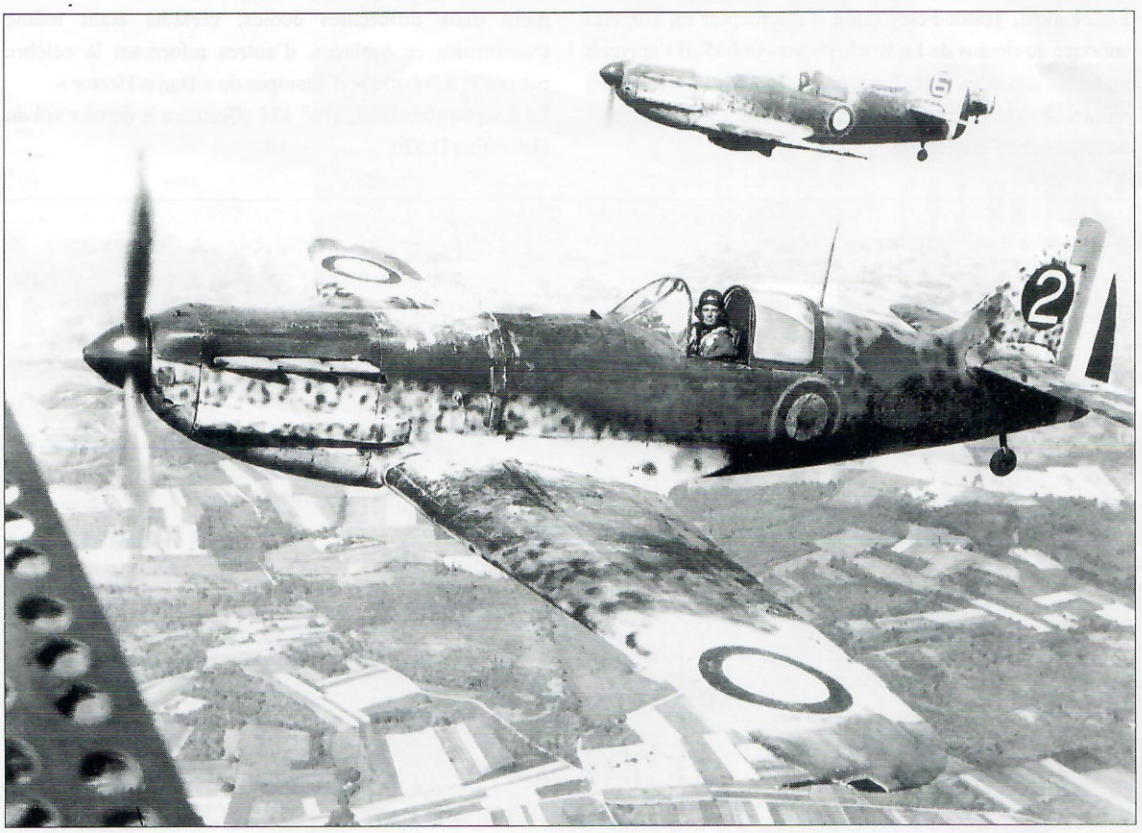
Le lendemain, le capitaine Coat reçoit un obus explosif dans la dérive au cours d'une attaque des ouvrages de Jaffé, mais parvient à rentrer.

Équipé de deux D.520 munis d'une caméra (les « 13 »et

LES D.520 DES POCHES DE L'ATLANTIQUE

N°	Série	Date de réception		Unité(s)		Observations
1	531	25.08.44	Doret			AC 25.08.44 Adj de Bar (†)
1bis	548	23.08.44	Doret	2/18	1/18	AC 07.03.45 Cne Mangin
2	8		Doret	2/18	1/18	AC 01.03.45 Lt Dartevelle (†)
2bis	694	08.09.44	Doret	2/18	1/18	
3	773	24.08.44	Doret	2/18	1/18	AC 19.09.44 S/C Schneider (†)
3bis	404	03.10.44	Doret	2/18	CICB	Est en fait le n° 618
4	513	24.08.44	Doret			AC 04.09.44 Adj Barbot (blessé)
4bis	827	03.10.44	Doret	2/18	CICB	
5	526	27.08.44	Doret	2/18	1/18	AC 04.03.45 Cdt Thollon
6	558	06.09.44	Doret	2/18	1/18	
7	629	06.09.44	Doret			AB 10.09.44 Adj de Grandpré (P)
8	536	12.09.44	Doret			AC 12.09.44 Cne Naudy (avion réparé)
9	545	12.09.44	Doret	2/18		AC 11.12.44 Lt Maublanc (†)
10	791	25.09.44	Doret		CICB	
11	533	29.09.44	Doret	2/18	CICB	
12	723	28.09.44	Doret	2/18	1/18	
13	650	20.09.44	Doret	2/18	1/18	AC 07.01.45 Lt Chantier – rénuméroté 26
14	488	28.09.44	Doret			
15	497	06.10.44		2/18	1/18	
16	627	16.10.44	Doret	2/18	CICB	
17	827?	19.10.44	Doret			
18	2	20.10.44	Doret	2/18	CICB	AC 10.04.45 S/Lt Tulle (†)
19	556	20.10.44	Doret	2/18	CICB	
20	878	06.10.44	Doret	2/18	CICB	
21	820	03.11.44	Doret	2/18	1/18	
22	576	30.11.44	Doret	2/18	1/18	
23	730	12.10.44	Doret	2/18	1/18	
24	560	09.11.44	Doret	2/18	CICB	Avion photo
25	879	26.11.44	Doret	2/18		AC 12.02.45 Lt Wachter
26	905	12.11.44	Doret	2/18	1/18	Dernier D.520 construit, renuméroté 6
27	186	13.11.44	Doret		CICB	
28	898	30.11.44		2/18		AC 01.02.45 Lt Bouilly (†)
29				2/18	1/18	AC 14.04.45 Lt Tournois
30				2/18		
31	657			2/18		AC 30.12.44 A/C Landon, rénuméroté 30
32				2/18	1/18	
41	581		Doret (?)			

La dénomination officieuse « bis » s'applique aux avions sortant de l'usine de Tarbes-Ossun.
AB : abattu, AC : accidenté.



Mission d'escorte de A-24 au-dessus des poches de l'Atlantique pour ces trois appareils du GCB 1/18 en 1945. (SHAA)

Ci-contre : le « 9 » du GCB 1/18 portait l'inscription « Vas-y le gosse » sous la verrière. Il est l'un des rares appareils à porter l'insigne du « têtard volant ». (Collection J. Mutin)

Ci-dessous : tous les D.520 « FFI » ne sont sur le front de l'Atlantique. On voit ici le n° 463 du CICB de Toulouse-Francazal porteur d'une croix de Lorraine dans un losange sur la dérive, probablement après la cessation des hostilités. (Collection J. Mutin)

« 26 »), le 1/18 effectue plusieurs missions de reconnaissance fin mars sur la pointe de Grave et la région de Royan. Le 24 avril, Testot-Ferry tente d'intercepter un Heinkel annoncé au-dessus de La Rochelle vers 06h45. Il l'aperçoit quelques secondes à très basse altitude, mais l'huile de son réducteur s'étant répandu sur son pare-brise, il est contraint de renoncer à l'intercepter.

Les activités des D.520 ne cessent qu'avec la fin de la guerre. Le 8 mai 1945, le GCB I/I8 dispose encore de 14 appareils Ce groupe a effectué 28 sorties de guerre sur D.520.
Il faut noter que les appareils ont été renumérotés au GC 1/18 et au CICB, le nouveau numéro étant plus gros et peint en blanc sur un disque noir. La corrélation entre les anciens et les nouveaux numéros n'est malheureusement pas connue.

Le CICB de Toulouse

Un Centre d'instruction à la chasse et au bombardement est ouvert à Toulouse-Francazal le 1er décembre 1944, sous les ordres du capitaine Euchs. Il touche, notamment, 15 D.520 en provenance du 2/18.

The end

La carrière du D.520 se poursuit de manière moins guerrière dans les années de l'immédiat après-guerre. Il sert fidèlement dans différentes écoles, certains étant même transformés en biplaces, d'autres reformant la célèbre patrouille acrobatique d'Étampes du « Baron Hector ».
Le 3 septembre 1953, le n° 474 effectuera le dernier vol du Dewoitine D.520.

Le n° 474, photographié sous les couleurs de l'EPAA 58 (escadrille de présentation de l'armée de l'Air) fut le dernier Dewoitine D.520 à voler en France (hormis les « warbird s»). (Collection J. Mutin)

HORS-SÉRIE TOUJOURS DISPONIBLES

AÉRO-JOURNAL
BP 31
47551 AGEN-BOÉ CEDEX
Tel. 05 53 98.35.79

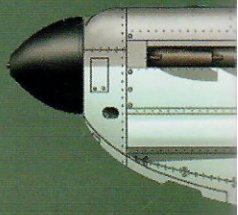
« Trop peu, trop tard », cette expression ponctue comme un long soupir de frustration l'évocation de la carrière opérationnelle de ce qui restera le meilleur avion de chasse français de 1940, le Dewoitine D.520.

Il est fort dommage que les événements de juin 1940 n'aient pas permis aux nombreux et prometteurs projets de développement du D.520 de voir le jour. Le mariage d'une cellule saine et possédant une bonne marge de progression à des moteurs plus puissants aurait à coup sûr donné naissance à une lignée de purs-sangs qui auraient galopé dans les traces des Fw 190 et autres P-51.

Mais, c'est comme ça...

Le Dewoitine D.520 constitue sans aucun doute le meilleur avion de combat jamais développé en France avec le Spad XIII et le Mirage III.

Il a juste raté son rendez-vous avec l'Histoire.



M 05093 - 8 H - F: 18,50 € - RD